रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 368] नई दिल्ली, सोमवार, नवम्बर 16, 2015/कार्तिक 25, 1937
No. 368] NEW DELHI, MONDAY, NOVEMBER 16, 2015/ KARTIKA 25, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
अधिसूचना

मुंबई, 10 नवंबर, 2015

सं. टीएएमपी/18/2015-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 एवं 50 के अंतर्गत निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद् द्वारा संलग्न आदेशानुसार जवाहरलाल नेहरु पत्तन न्यास(जेएनपीटी) में, पीपीपी पद्धति के आधार पर अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल (एएलबीटी) के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु जवाहरलाल नेहरु पत्तन न्यास(जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क पत्तन प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/18/2015-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरु पत्तन न्यास - - - आवेदक

कोरम

(i) श्री.एस बालसुब्रमनियन,सदस्य (वित्त**)**

(ii**)** श्री चन्द्र भान सिंह**,** सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(**सितंबर**, **2015 के बाइसवें दिन पारित**)

यह मामला जवाहरलाल नेहरु पत्तन न्यास पर पीपीपी पद्धति के आधार पर अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल(एएलबीटी) के विकास हेतु संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए जवाहरलाल नेहरु पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है ।

2.1. इस प्राधिकरण द्वारा 31 दिसंबर 2013 को, जेएनपीटी पर अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल(एएलबीटी) के विकास हेतु प्रशुल्क निर्धारण के लिए जेएनपीटी से प्राप्त प्रस्ताव पर एक आदेश पारित किया गया था। यह आदेश, भारत के राजपत्र में राजपत्र सं 38 के अंतर्गत, 3 फरवरी, 2014 को अधिसूचित किया गया था।

2.2. इस कथित आदेश के माध्यम से क्रूड आयल, पेट्रोलियम आयल और लुब्रीकेंट्स (पीओएल) तथा अन्य तरल कार्गो के प्रहस्तन हेतु, 10.98 एमएमटीपीए की कुल इष्टतम क्षमता वाली दो बर्थो के लिक्विड बल्क टर्मिनल के विकास के लिए सदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण किया गया था।

3.1 इस परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी के 12 मार्च 2015 के पत्र के अंतर्गत जेएनपीटी के द्वारा परियोजना की पुन: संरचना का निर्णय लिए जाने का कारण बताते हुए पीपीपी पद्धति के अंतर्गत जेएनपीटी पर लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु पुन: एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। जेएनपीटी द्वारा उनके 12 मार्च 2015 के प्रस्ताव के मुख्य बिंदुओं का सारांश नीचे दिया जाता है:

(i) संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत अक्तूबर 2013 में अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर प्राधिकरण् द्वारा 31 दिसंबर 2013 को एक आदेश जारी किया गया था, जो भारत के राजपत्र में 03 फरवरी 2014 को राजपत्र सं 38 पर अधिसूचित किया गया था।

(ii) तत्पश्चात पत्तन द्वारा अनुभवी बोलीकारों को 'आरएफक्यू' जारी किए गए थे। तथापि बोलीकारों से प्राप्त जानकारी के आधार पर परियोजना की पुन: संरचना करने का निर्णय लिया गया।

(iii) आवागमन (कार्गो के) के लिए पुन: अध्ययन किया गया तथा पाया गया कि पत्तन को 6 बर्थो की अपेक्षा केवल दो बर्थें ही बनानी होंगी। इसलिए परियोजना की लागत कम हो गई है।

(iv) तदनुसार, दिशानिर्देश 2013 के अनुसार परियोजना की संशोधित संरचना के अनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क निकालना आवश्यक समझा गया है।

(v) जेएनपीटी पर कार्गो आवागमन की क्षमता के आकलन के लिए विस्तृत अध्ययन किया गया तथा पाया गया कि जेएनपीटी में कार्गो आवागमन में मुख्यत: पीओएल उत्पादन व कच्चे तेल का आवागमन ही होता है।

(vi) सुविधा की योजना बनाते समय यह माना गया है कि मौजूदा बीपीसीएल जेट्टी पर अपनी 55 एमएमटीपीए की प्रहस्तन क्षमता का स्वरुप वही रहेगा तथा अतिरिक्त टर्मिलनों पर अतिरिक्त आवागमन किया जाएगा। अत: यह निर्णय लिया गया है कि परियोजना के केवल 'फेस 1-क' पर दो लिक्विड कार्गो जेट्टियों का विकास कार्य किया जाए।

(vii) प्रशुल्क, निम्न वर्गो के लिए प्रस्तावित है :-

(क) बर्थ भाड़ा प्रभार।
(ख) कार्गो प्रहस्तन प्रभार ।
(ग) भंडारण प्रभार ।

3.2 तत्पश्चात मामले में आगे की कार्रवाई के लिए विस्तृत विवरण देने के लिए हमारे 16 मार्च 2015 के अंतर्गत किए गए अनुरोध पर जेएनपीटी द्वारा उनके 17 मार्च 2015 के पत्र द्वारा व्यवहार्यता रिपोर्ट, प्रयोक्ता सूची/शार्टलिस्टिड

बोलीकार/प्रत्याशी आवेदकों के पते व फोन संपर्क विवरण और प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क, दरमान तथा दरमान लागू करने की शर्तों सहित, ब्यौरा दिया गया है।

3.3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार जेएनपीटी के प्रस्ताव दिनांक 12 मार्च 2015 और 17 मार्च 2015 दोनों की एक एक प्रति उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों और प्रत्याशी आवेदकों को (जेएनपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई सूची के अनुसार) हमारे 24 मार्च 2015 के पत्र के माध्यम से भेजी गई तथा उनसे 03 अप्रैल 2015 तक टिप्पणियां मांगी गईं। इस मामले में प्राधिकरण के कार्यालय में 08 अप्रैल 2015 को एक संयुक्त सुनवाई बैठक भी आयोजित करने का निश्चय किया गया। जेएनपीटी के 12 मार्च, 2015 तथा 17 मार्च 2015 के प्रस्तावों के विवरणों का इस आदेश के उत्तरवर्ती भाग में बयौरा दिया गया है।

3.4. इसी दौरान जेएनपीटी ने अपने 30 मार्च के पत्र में उल्लेख किया है कि आंतरिक सोच-विचार के बाद उसने 12 मार्च तथा 17 मार्च 2015 के प्रस्तावों को संशोधित करने का निर्णय लिया है और तदनुसार जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण को संशोधित प्रस्ताव पुन: प्रस्तुत करने के समय तक मौजूदा प्रस्ताव पर कार्रवाई रोकने का अनुरोध किया है। ऐसी स्थिति में 08 अप्रैल 2015 को आयोजित की जाने वाली संयुक्त सुनवाई-बैठक रद्द कर दी गई ।

3.5. इसी दौरान जेएनपीटी द्वारा संशोधित नये प्रस्ताव तैयार करते समय ध्यान देने योग्य बातों की एक सूची हमारे 01 अप्रैल 2015 के पत्र के अंतर्गत जेएनपीटी को जारी की गई है। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 13 अप्रैल 2015 में पत्र के अंतर्गत हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दों पर अपनी प्रतिक्रिया दी है । हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दों बिंदुओं तथा उन पर जेएनपीटी के उत्तर का विवरण नीचे तालिकाबद्ध दिये गये हैं :

<table>
<tr><th>क्र.सं.</th><th>हमारे प्रश्न</th><th>जेएनपीटी के उत्तर</th></tr>
<tr><td>(i)</td><td>प्रशुल्क दिशानिर्देश-2013 के खंड 2.2 के अनुसार, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत संबंधित पत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए निर्धारित किया गया उच्चतम प्रशुल्क, संदर्भ प्रशुल्क होगा और यदि उस महापत्तन न्यास पर उस वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क नियत नहीं किया गया है या उस महापत्तन न्यास में विशेष रुप से निर्धारित प्रशुल्क, नई प्रस्तावित योजनागत प्रस्ताव का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो संबंधित महापत्तन न्यास, दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत किसी अन्य महापत्तन न्यास में निर्धारित प्रशुल्क का प्रस्ताव प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत कर सकता है जो उस का पर्याप्त रुप से प्रतिनिधित्व करता हो और उसके लिए महापत्तन न्यास उससे संबंधित विस्तृत और पर्याप्त औचित्य भी दे । साथ-साथ प्रशुल्क दिशानिर्देश – 2013 के खंड 2.4 में उल्लेख है कि यदि उस महापत्तन न्यास के विचार से उस पर या किसी अन्य महापत्तन न्यास पर, उस वस्तु विशेष के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत प्रतिनिधित्व करने वाला कोई संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित नहीं है तो वह महापत्तन, उस परियोजना से संबंधित विस्तृत विवरण और औचित्य बताते हुए, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण संबंधी, प्राधिकरण को अनुरोध करने के लिए,</td><td>दिसम्बर, 2013 के प्रशुल्क प्रहस्तन में देखा गया है कि फेस-1 में 2 बर्थ और फेस-II में आवागमन के मद्देनजर अतिरिक्त बर्थे बनाई जाएंगी । तदनुसार 6 बर्थो के कार्गो के प्रहस्तन के लिए, भंडारण टैंक, पाइप लाइन और अन्य सुविधाओं की योजना तैयार की गई थी । लेकिन बर्थ संरचना की लागत केवल फेस-1 की दो बर्थो के लिए गिनी गई थी । तदनंतर वर्तमान बाजार और आर्थिक परिस्थितियों के मद्देनजर कार्गो के आवागमन के लिए विचार किया गया है । संशोधित कार्गो आवागमन के आधार, परियोजना की कुल क्षमता को संशोधित किया गया है तथा इसी के अनुसार परियोजना की संरचना में संशोधन किया गया है । 13 दिसम्बर और वर्तमान प्रस्ताव के अनुसार परियोजना संरचना में मुख्य अंतर इस प्रकार है :
(रू. करोड़ में)
<table>
<tr><th>विवरण</th><th>पिछला प्रस्ताव (दिसंबर 2013)</th><th>वर्तमान प्रस्ताव</th></tr>
<tr><td>पूंजी लागत</td><td>1041.99</td><td>758.40</td></tr>
<tr><td>सिविल लागत (पंहुच बीम-ट्रैसल, पैदल पथ आदि)</td><td>282.66</td><td>280.28</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr>
<td></td>
<td>स्वतंत्र है।

इस संदर्भ में, पुन: उल्लेख है कि इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएएमपी/50/201-जेएमपीटी दिनांक 31 दिसम्बर, 2013 में अंतर्गत, जेएनपीटी पर एक अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया गया था, इस एलबीटी में कच्चा तेल पीओएल और अन्य लिक्विड कार्डो, दो बर्थो के लिक्विड कार्गो के आधार पर प्रहस्तन किया जाना है संदर्भाधीन इस मामले में भी, 2 बर्थो वाले अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल पर कच्चा तेल पीओएल और लिक्विड कार्गो का प्रहस्तन किया जाएगा। इसलिए नये संदर्भ प्रशुल्क की आवश्यकता पर विचार किया जाना है।</td>
<td>
<table>
<tr><td>उपकरण लागत(मेरीन लोडिंग आर्म, डाक लाइनें आदि)</td><td>266.76</td><td>182.54</td></tr>
<tr><td>बर्थिंग संरचना</td><td>75.93</td><td>76.63</td></tr>
<tr><td>भंडारण सिविल लागत (आंतरिक सड़कों सहित टैंक क्षेत्र संस्थापन पाईलिंग, आदि)</td><td>216.18</td><td>75.61</td></tr>
<tr><td>भंडारण उपकरण लागत (टैंक निर्माण और पाईप लगाना आदि)</td><td>200.46</td><td>143.34</td></tr>
<tr><td>कुल</td><td>1041.99</td><td>758.40</td></tr>
</table>
<table>
<tr><td>टैंक क्षेत्र क्षमता</td><td>1.28 मिलियन कि.ली.</td><td>0.62 मिलियन कि.ली.</td></tr>
<tr><td>(0.62 मिलियन कि.ली. (डीपीआर के अनुसार फेस 1क की क्षमता) + 0.66 मिलियन कि.ली. .(डीपीआर के अनुसार फेस 1ख की क्षमता))</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>टैंक फार्म क्षेत्र का क्षेत्रफल</td><td>73 हैक्टे.</td><td>36.5 हैक्टे.</td></tr>
</table>
उपर्युक्त अनुसार क्योंकि उपकरण और भंडारण (सिविल और उपकरण) (लगभग 300 करोड़ रु. की कटौती) ताकि टेंक फार्म क्षेत्र में निवेश के कारण परियोजना की लागत में काफी परिवर्तन हुआ है, सुझाव है कि प्रशुल्क फिर से परिकलित किया जाए।
</td>
</tr>
<tr>
<td>(ii)</td>
<td>जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत कार्गो आवागमन के पूर्वानुमान के अनुसार वर्ष 2034-35 के दौरान कच्चा तेल, पीओएल और अन्य तरल पदार्थो के कार्गो का आवागमन 6.79 एमएमपीपीए, तक पहुँच सकता है। इसलिए दो बर्थो की सुविधा सहित 11.25 एमएमटीपीए की इष्टतम क्षमता पर आधारित आवागमन के लगभग दो गुणा हो जाने की संभावना के लिए, 6.79 एमएमटीपीए की अनुमानित कार्गो आवागमन क्षमता को देखते हुए लगभग 100% अतिरिक्त क्षमता उत्पन्न करने के लिए सिविल और उपकरणीय दोनों बुनियादी सुविधाओं के तौर पर एक अच्छे निवेश के रुप में, 20 वर्षो पूर्व ही क्षमता तैयार</td>
<td>टेम्प द्वारा जारी दिशानिर्देश-2008 के आधार पर, अनुमानित उपफ्रंट प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए 365 दिन कार्य समय तथा 70% बर्थ प्रयोज्यता तथा प्राधिकारण द्वारा प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए कार्गो आवागमन क्षमता 11.25 एमएमटीपीए आकलित की गई है।

फिर भी इस परिकलन में साथ-साथ चलने वाली अन्य गतिविधियों जैसे कि बर्थिंग, डी-बर्थिंग (पोतों का) सीमा शुल्क निपटान, सर्वेक्षण, उपकरणों का लगाया जाना और उन्हें हुक-अप करना, सर्वेक्षण उपरांत (जहां कहीं आवश्यक हो) कार्य पायलटों की प्रतीक्षा तथा नेवीगेशन करने की</td>
</tr>
</table>

	किए जाने की आवश्यकता पर विचार किया जाना चाहिए।	अनुमति के लिए समय को शामिल नहीं किया गया है। उपर्युक्त कारणों से बर्थ की प्रहस्तन दर काफी कम हो गई है का पत्तन के 330 प्रचालन दिवसों (डाऊन –टाइम के लिए गिने गए दिन) पर विचार किया गया है। जिससे बर्थ की कुल प्रहस्तन क्षमता 7.5-8 एमएमटीपीए कम हो जाती है।
(iii)	जेएनपीटी के अनुसार क्रूड आयल, पीओएल और अन्य कार्गो के क्रमश: 3.65%, 63.74% और 32.61% भाग के आधार पर तथा क्रूड आयल, पीओएल और अन्य कार्गो के क्रमश: 5000 टन/घंटा, 1000 टन प्रति घंटा और 300 टन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए, जैसा कि 2008 का अपफ्रंट दिशानिर्देश में लिक्विड कार्गो टर्मिनल के लिए निर्धारित है, एक बर्थ की 24 घंटे, 365 दिन के लिए 70% प्रयोग के हिसाब से 5.63 मि.मी. टन प्रति वर्ष निकलती है, इसका अर्थ है कि फेस-1 में एक बर्थ लगभग 6.79 एमएमटीपीए का कार्गो आवागमन के लिए पर्याप्त है । इसलिए दो बर्थो की आवश्यकता संबंधी जांच की जानी चाहिए । यदि दो बर्थ, वास्तव में, परियोजना की शुरुआत में ही आवश्यक है, अतिरिक्त बर्थ के लिए पूंजी और प्रचालन लागत का औचित्य विवरण देना आवश्यक है।	क्योंकि, कार्गो का आंरभिक आवागमन 4.7 एमएमटीपीए है और एकल बर्थ की प्रभावी प्रहस्तन क्षमता 3.75 एमएमटीपीए हैं, इसलिए आंरभ में ही दो बर्थो की अनिवार्यता आवश्यक है।
(iv)	इष्टतम क्षमता परिकलन में विचारित पाइप लाइनों की विभा और प्रत्येक प्रकार के लिक्विड कार्गो की प्रहस्तन दरों में संयोजन.	इष्टतम क्षमता परिकलन, प्राधिकरण के दिशानिर्देश – 2008 के अनुसार किया गया है। इस तथ्य की पुष्टि तकनीकी सलाहकार द्वारा की गई है।
(v)	क्या भंडारण टैंक फार्म की क्षमता एलबीटी की क्षमता के आस पास है।	जी हां, इसकी विस्तृत व्याख्या डीपीआर की धारा 10.4.3 में दी गई है। फिर भी परियोजना की पुन: संरचना को विचारगत रखते हुए, परियोजना में 2 बर्थो के तैयार करने से फेस-1 में टैंकों की संख्या 50% कम कर दी गई है।
(vi)	जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत संदर्भगत प्रस्ताव अगस्त 2013 का प्रतीत होता है। यह लेते हुए की डीपीआर में, पूंजी लागत में विचारित यूनिट दर के इस मध्य बीते समय के दौरान काफी बदलाव हो गया होगा, अत: पूंजी लागत को अद्यतित किए जाने की आवश्यकता है ताकि दर्शाये गई यूनिट दरें इसी प्रचलित बर्ष की हों जिसमें संशोधित प्रस्ताव पेश किया जाएगा।	यद्यपि परामर्शदाता द्वारा यह आकलन अगस्त, 2013 में तैयार किया गया जो अधिकांशत: वर्ष 2015 में भी प्रचलन में है।
(vii)	बर्थ किराया परिकलन में कुल मात्रा (टनों में) में इष्टतम क्षमता के आंकड़े भी दिखाए जाने चाहिएं।	मान्य है । इसके परिप्रेक्ष्य में संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत है।
(viii)	प्रयोज्यता के हिसाब से 365 कार्य दिवसों का 70% 256 दिन प्रति वर्ष बनते है। बर्थ के किराया परिकलन में बर्थ के संबंध में दिनों की संख्या की स्थिति दर्शायी जाए।	मान्य है। इस परिप्रेक्ष्य में संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत है । फिर भी, क्योंकि 2 बर्थे हैं, इसलिए कुल बर्थ दिन = 512 ।

(ix)	256 दिन का आधार लेते हुए 6132 बर्थ घंटे 256 दिन x 24 घंटे गणित होते हैं। बर्थ किया परिकलन में, बर्थ घंटों की यह स्थिति दर्शायी जाए।	मान्य है। इस परिप्रेक्ष्यों संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत है । फिर भी, क्योंकि दो बर्थे हैं इसलिए कुल बर्थ घंटे 12288 अर्थात् (512 दिन x 24 घंटे) बनते हैं।

4.1 जेएनपीटी द्वारा उनके 01 अप्रैल, 2015 के पत्र के अंतर्गत संशोधित प्रस्ताव और उसकेबाद 02 अप्रैल,2015 को संशोधित कार्य निष्पादन मानकों सहित संशोधित प्रस्ताव पेश किया गया । यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में किया गया संशोधन पूंजी लागत में और प्रचालन लागत आकलन में छोटे-छोटे बदलावों तक ही सीमित था । लेकिन, क्योंकि जेएनपीटी द्वारा उपयोक्ताओं/प्रत्याशी बोलीकारों को प्रस्ताव में संशोधन के बारे में सूचित किया गया था, 01 अप्रैल, 2015 के जेएनपीटी संशोधित प्रस्ताव 02 अप्रैल, 2015 के संशोधित दरमानों की प्रति, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा प्रत्याशी आवेदकों को (जिनसे पूर्ववर्ती प्रस्तावों में परामर्श लिया गया था) हमारे 8 अप्रैल, 2015 के पत्र के अंतर्गत उनकी टिप्पणी आमंत्रित करते हुए, एक-एक प्रति भेजी गई थी । जेएनपीटी के दिनांक 1 और 2 अप्रैल, 2015 के प्रस्ताव के विवरण कार्य सूची के उत्तरवर्ती भाग में दिये गये हैं।

4.2 इस संबंध में मै. अदानी पोर्ट्स एंड स्पेशल इकॉनोमिक जोन लि0 (एपीएसईजेडएल) ने अपने 15/4/2015 तथा मै. आईएमसी लि. ने 15 अप्रैल, 2015 के अपने पत्र के अंतर्गत अपनी-अपनी टिप्पणियां भेजी हैं । इन प्रत्याशी बोलीकारों से प्राप्त टिप्पणियां जेएनपीटी को फीड बैक जानकारी के तौर पर भेजी गई । जेएनपीटी ने 20 अप्रैल, 2015 के पत्र के अंतर्गत एपीएलईजेडएल की टिप्पणी पर अपनी प्रतिक्रिया दी है । 28 अप्रैल, 2015 और 20 मई 2015 को स्मरण पत्र भेजने के बावजूद भी जेएनपीटी ने आईएमसी लि. द्वारा अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण नहीं दिया है और न ही कोई प्रतिक्रिया दी है।

4.3 01 और02 अप्रैल, 2015 के संशोधित प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर तथा जेएनपीटी के दिनांक 13 अप्रैल, 2015 के पत्र की उक्तियों की जांच करने पर, जेएनपीटी को, हमारे 15 अप्रैल, 2015 के पत्र के अंतर्गत विभिन्न मदों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और जेएनपीटी द्वारा उन पर दिए गए उत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए है :-

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित सूचना/ स्पष्टीकरण	जेएनपीटी का उत्तर
(क)	**सामान्य:**	
(i)	जेएनपीटी द्वारा उनके दिनांक 13 अप्रैल, 2015 के पत्र में प्रस्तुत प्रतिक्रिया के मद सं. (i) में जेएपीटी द्वारा दिसंबर 2013 तथा वर्तमान प्रस्तावों को परियोजना संरचना में मुख्य अंतर के बारे में जानकारी दी है । कथित तालिका में, दिसम्बर 2015 के प्रस्ताव में टैंक फार्म की क्षमता 1.28 मिलियन कि.लि. दर्शायी गई है। इस संबंध में जेएनपीटी नोट करें कि दिस. 2013 के आदेश में टैंक फार्म की क्षमता 0.66 मिलियन कि.लि. पर विचार किया गया था न कि 1.28 मि.कि.लि.पर।	दिसम्बर 2013 के प्रस्ताव में टैंक फार्म की क्षमता के परिकलन में कुछ संदिग्धता थी। केवल फेस-1 बी की क्षमता (0.66 मिलीयन मी टन) को शामिल किया गया । प्रस्ताव में 0.62 मी.टन वाले फेस-1 ए की क्षमता छूट गई थी । टैंक फार्म क्षमता का विस्तृत परिकलन डीपीआर में तालिका 10-15 में, केवल सामान्य दिशानिर्देशों के लिए दिया गया है।
(ii)	जेएनपीटी ने अपने 13 अप्रैल, 2015 के पत्र में मद सं. (ii) उल्लेख किया है कि बर्थिंग और डी बर्थिंग (पोतों के), सीमा शुल्क अनुमति, सर्वेक्षण, उपकरणों की स्थापना और उनको हुक-अप किया जाना, सर्वेक्षण के बाद प्रचालन (जहां कही भी आवश्यक	प्रशुल्क के आकलन के लिए इष्टतम बर्थ क्षमता (11.25 एमएमटीपीए) प्राधिकरण के दिशानिर्देश 2008 के अनुसार है । फिर भी, परियोजना के विकास की योजना तैयारकरते समय यह अनुमान लगाया गया है कि प्रस्तावित कार्गो के 7.5 एमएमटीपी के प्रहस्तन के लिए (डीपीआर के

	हो) पायलटों की प्रतीक्षा तथा नेवीगेशन के लिए अनुमति जैसी अन्य संबद्ध गतिविधियों के लिए आवश्यक समय पर विचार करते हुए, बर्थ की प्रहस्तन दर बहुत घट जाती है जिससे बर्थ की कुल प्रहस्तन क्षमता 7.5-8 एमएमटीपीए तक कम हो जाती है । 2008 के दिशानिर्देशों में लिक्विड बल्क टर्मिनल की इष्टतम क्षमता के परिकलन के लिए उल्लिखित मानक, इष्टतम क्षमता के परिकलन के लिए जेएनपीटी द्वारा सूचीबद्ध घटकों को शामिल करने से रोकते है । इसलिए जेएनपीटी, परियोजना के आंरभ से ही दो बर्थों के होने की अनिवार्यता का औचित्य बताए ।	अनुसार) कम से कम 2 बर्थों का होना आवश्यक है ।
(iii)	जेएनपीटी परियोजना के लिए भूमि के कुल आबंटन संबंधी विवरण संबद्ध सुविधाओं के लिए प्रस्तावित भूमि का विवरण प्रस्तुत करे ।	भंडारण सुविधाओं (टैंक फार्म) और संबंद्ध सुविधाओं के लिए 36.5 हैक्टे. भूमि का आबंटित किए जाने का प्रस्ताव है ।
(iv)	जेएनपीटी यह भी पुष्टि करे कि क्या लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए प्रस्तावित भूमि आबंटन पत्तन की भू-उपयोग योजना के अनुरुप है ।	हां, भूमि 2005 में, पत्तन के अनुमोदित सीजेडएमपी के अनुसार पत्तन संबंधी प्रचालकीय गतिविधियों के लिए ही चिह्नित की गई है ।
(v)	2 बर्थों के लिए 12.8 हैक्टे. जल क्षेत्रके प्रस्ताव तथा भंडारण के लिए 36.5 है.भूमि के आवंटन का आधार बताया जाए ।	जैटियों के लिए जल क्षेत्र 400मी*50मी =20000 वर्गमी. अप्रोच ट्रेसल के लिए जल क्षेत्र 7200मी*15मी =108000 वर्ग मी. कुल जल क्षेत्र:128000वर्ग मी., i.e. 12.8 हैक्टे.
(vi)	जैसा पहले भी जेएनपीटी को बताया गया है । हमार समसंख्यक पत्र दिनांक 08.04.2015 के अंतर्गत जेएनपीटी संशोधित प्रस्तावित के संबंध में न्यासी बोर्ड के अनुमोदन की एक प्रति प्रस्तुत करे ।	कथित प्रस्ताव बोर्ड के समक्ष अगली बैठक में प्रस्तुत किया जा रहा है। बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त होने के बाद प्राधिकरण को भेज दिया जाएगा ।
(vii)	जेएनपीटी के संशोधित प्रस्ताव में कुल गणितीय अशुद्धियां पायी गई हैं । जेएनपीटी प्रस्ताव की पुनरीक्षा करते समय गणितीय अशुद्धियों को ठीक करें ।	मान्य है ।
(viii)	जेएनपीटी यह बताए कि दिसंबर 2013 के आदेश के अंतर्गत अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल (एएलबीटी) के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित होने के पश्चात क्या यह मामला आगे भारत सरकार के समक्ष प्राधिकारी के साथ उठाया गया था । यदि हां तो सक्षम प्राधिकारी द्वारा यदि कोई आपत्ति उठायी गई हो, और जेएनपीटी द्वारा इस संबंध में कोई कार्रवाई की गई हो तो उसका ब्यौरा दें । जेएनपीटी यह भी बताए कि उस समय सक्षम प्राधिकारी द्वारा उठायी गई आपत्तियों को, क्या संदर्भाधीन इस वर्तमान प्रस्ताव में शामिल कर लिया गया है ।	जी हां । यह प्रस्ताव पीपीपीएसी द्वारा अनुमोदित कर दिया गया था । केबिनेट कमेटी प्रत्याशी बोलीकारों से फीड बैक प्रापत हो गई थी आवागमन के आकलन के संबंध में आवागमन का समीक्षा की गई थी और परियोजना संरचना में संशोधन किया गया था । प्रशुल्क आदेश पर कोई आपत्ति नहीं उठायी गई थी ।
ख.	**इष्टतम क्षमता**	
(i)	जेएनपीटी ने कच्चे तेल के लिए 3.65%,63.74%	जेएनपीटी पर, पिछले तीन वर्षो में प्रहस्तित क्रूड

<table>
<tr>
<td></td>
<td>तथा अन्य तरल पदार्थो के लिए 32.61%, भाग को इष्टतम क्षमता की गणना के लिए माना है। इस संबंध में जेएनपीटीपर पिछले तीन वर्षों के दौरान क्रूड आयल, पीओएल और अन्य तरल पदार्थों का कितना-कितना प्रति शत भाग वास्तव में प्रहस्तित हुआ, दर्शाया जाए। क्रूड आयल पीओएल और अन्य तरल पदार्थो का क्रमश: 3.65%, 63.74% और 32.61% की दर से लिए जाने का आधार भी बताया जाए।</td>
<td>आयल पीओएल और अन्य तरल पदार्थो का विवरण मीट्रिक टनों में नीचे दिया जाता है :
<table>
<tr><th>वस्तु</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr>
<tr><td>क्रूड आयल</td><td>2,121,237 (36%)</td><td>1,734,848 (28%)</td><td>1,568,333 (25%)</td></tr>
<tr><td>पीओएल</td><td>2,004,259 (4%)</td><td>2,684,079 (43%)</td><td>2,465,817 (40%)</td></tr>
<tr><td>अन्य लिक्विड (खाद्य तेल सहित)</td><td>1,753,858 (30%)</td><td>1,862,731 (29%)</td><td>2,155,495 (35%)</td></tr>
<tr><td>कुल</td><td>5879354</td><td>6281658</td><td>6189645</td></tr>
</table>
क्रूड आयल, पीओएल और अन्य तरल पदार्थो के भाग वर्ष 2034-35 के संबंधित कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित कार्गो मात्रा के प्रतिशत भाग की अपेक्षा बर्थ दिवसों पर आधारित है।</td>
</tr>
<tr>
<td>(ii)</td>
<td>जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव में क्रूड आयल पाइप लाईन का आयामी उल्लेख 36'ø, पीओपी पाइप लाइन का 24'ø, खाद्य तेल पाइप लाइन का 20' ø और दो रसायन पाइप लाइनों का 16' ø व 8'ø किया है । इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा उनके दिनांक 13 अप्रैल, 2015 के पत्र की मद सं. (iv) पर दिए गए उत्तर के अनुसार पाइल लाइनों की विभा और इष्टतम क्षमता के परिकलन के लिए प्रत्येक लिक्विड कार्गो की किस्त की प्रहस्तन दर में कोई ताल मेल नहीं बैठता है ।जेएनपीटी इनका तालमेल बताए।</td>
<td>जेएनपीटी और तैयार की गई डीपीआर सामान्य मार्गदर्शन और वास्तविक योजना पर आधारित है। फिर भी ये विभाएं (डायमेंशन) आर एफ पी अवस्था में विस्तृत इंजीनियरिंग के दौरान सुनिश्चित की जाएंगी।</td>
</tr>
<tr>
<td>(iii)</td>
<td>जेएनपीटी ने अपनी परियोजना की विस्तृत रिपोर्ट (डीपीआर) के खण्ड 7.7.1 के भंडारण क्षेत्र के भाग में उल्लेख किया है कि ये भंडारण टैंक केवल वहन के प्रयोजन के लिए होंगे । डीपीआर में आगे कहा गया है कि ये भंडारण टें. 7 से 10 दिन के लिए, कार्गो के आवागमन के लिए उपयुक्त होंगे । इस संबंध में जेएनपीटी, भंडारण टैकों में 7-10 दिन के लिए, कार्गो आवागमन भंडारित रखने के विचार का कारण बताए।</td>
<td>भंडारण टैकों में रखाव का समय संकल्पना पर आधारित है। फिर भी भंडारण समय की वास्तविक गणना विस्तृत इंजीनियरी चरण में रियायत ग्राही द्वारा की जाएगी । यह डीपीआर केवल समान्य दिशानिर्देश/मार्गदर्शन के प्रयोजन के लिए हैं । महत्वपूर्ण निवेशक अपनी मानना के आधार पर अपनी निजी डीपीआर तैयार करने के लिए स्वतंत्र हैं।</td>
</tr>
<tr>
<td>(iv)</td>
<td>पाइप लाइनों के संदर्भ में पत्तन यह प्रमाणित करें कि प्रस्ताव में उसके द्वारा विचारित विभाएं (डायमेंशस) इष्टतम हैं और आगे ऐसा कोई संशोधन नहीं किया जाएगा । जिससे तकनीकी कारणों से,</td>
<td>डीपीआर में प्रस्तावित विभाएं सामान्य दिशानिर्देश के लिए संकल्पनात्मक योजना पर आधारित है । बोलीकार अपनी डीपीआर स्वयं तैयार करने के लिए स्वतंत्र है । फिर भी, विभाएं आरएफपी अवस्था के</td>
</tr>
</table>

	उसके प्रहस्तन दर पर प्रभाव पड़ता हो । पत्तन यह भी स्पष्ट करे कि क्या रियायत करार में पाइप लाइनों की विभाओं का विशेष उल्लेख किया जाएगा जिसे करार होने के बाद बीओटी प्रचालक द्वारा बदला न जा सकेगा।	दौरान विस्तृत इंजीनियरी अवस्था में तय की जाएंगी ।
(v)	लिक्विड बल्क टर्मिनल पर सभी तीनों प्रकार के कार्गो के लिए विदेशी कार्गो तथा तटीय कार्गो के लिए 64%:36% के अनुपात पर विचार करने का क्या कारण है।	यह पिछले 2-3 वर्षो के दौरान विदेशी व तटीय कार्गो के अनुपात पर आधारित है।
(vi)	क्षमता परिकलन में "अन्य लिक्विड कार्गो" की श्रेणी में लिक्विड कार्गो की किस्मों का विवरण दें ।	खाद्य तेल, शीरा और रसायन।
ग.	**पूंजी लागत**	
(i)	जेएनपीटी के दिनांक 17 मार्च 2015 के पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत डीपीआर के अनुलग्नक 12.1 में परियोजना की लागत रू.1127.52 करोड़ बताई गई है । जेएनपीटीने प्रस्ताव में पूंजी लागत से संबंधित कई मदों पर विचार नहीं किया है और न ही उनसे संबंधित कोई राशि डीपीआर में दर्शायी है । इस प्रकार जेएनपीटी केवल रू.758.42 करोड़ की पूंजी लागत पर विचार किया गया प्रतीत होता है । जेएनपीटी, परिकलन में कम पूंजी लागत आकलन के कारण बताए ।	परियोजना लागत में की लागत शामिल नहीं है क्योंकि यह रियायत ग्राही द्वारा वहन नहीं की जाएगी । सिविल कार्यो जैसे बर्थ लकड़ी की बीम मशीनी कार्यों तथा टैंक फार्म के लिए बुनियादी सुधार कार्यों के लिए लागत आधी होने के कारण परियोजना लागत कम हो गई है ।
(ii)	जेएनपीटी, सिविल लागत की प्रत्येक मद की मात्रा का आधार क्या है? बताएं और प्रत्येक के लिए सिविल पूंजी लागत के आकलन के लिए विचारित आधार दर को पुख्ता करने वाले दस्तावेज प्रस्तुत करे जैसे प्रहस्तन वर्थिंग तथा भंडारण गतिविधियां ।	मै. एल एंड टी रामबॉल द्वारा तैयार की गई डीपीआर के अनुसार ।
(iii)	जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव के विचारित अन्य प्रत्येक उपकरण की लागत के परिकलन विवरण प्रस्तुत करे । कथित प्रत्येक उपकरण की लागत की पुष्टि में दस्तावेजी प्रमाण भी प्रस्तुत किए जाएं ।	मै. एल एंड टी रामबॉल द्वारा तैयार की गई डीपीआर के अनुसार ।
(iv)	मुख्य ड्रेजिंग के संबंध में ड्रेजिंग की इकाई दर दस्तावेजी प्रमाण सहित दी जाए ।	केवल बर्थ पॉकेट की ड्रेजिंग पर ही विचार किया गया है तथा प्रभारित दर, जेएनपीटी द्वारा हाल ही में तय की गई मुख्य ड्रेंजिंग दर पर आकलित है ।
(v)	जैसा कि पहले भी कहा गया है कि दिसम्बर, 2013 के अंतर्गत नि र्धारित प्रशुल्क दो बर्थों की विशिष्टताओं कला क्रूड आयल, आयल, पीओएलऔर अन्य लिक्टिड कार्गो के लिए था । अब भी परियोजना में 2 बर्थों की बात की गई है जिसमें क्रूड आयल, पीओएल और अन्य लिक्विड कार्गो का प्रहस्तन किया जाएगा। ऐसी स्थिति में, जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में विचारित पूंजीगत लागत घटक, दिसंबर, 2013 के आदेश में विचारित पूंजी	

	लागत घटकों से भिन्न पायी गयी है । इस संबंध में जेएनपीटी निम्नलिखित को स्पष्ट करे :-	
	(क) जब कि क्रूड आयल 9.79% (दिसम्बर, 2013 आदेश) से 3.65% (वर्तमान प्रस्ताव)तक कम हो गया है जेएनपीटी द्वारा वर्तमान प्रस्ताव में क्रूड आयल के लिए दो लोडिंग आर्म्स पर ही विचार किया है ।	प्रतिशत भाग अब बर्थ दिनों पर आधारित है न कि कार्गो के माप के प्रतिशत के आधार पर। ऐसा इसलिए किया गया है क्योंकि प्रत्यंयक कार्गो का प्रहस्तन दर अलग होती है और केवल कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त बर्थ दिवसों से बर्थ की क्षमता के प्रतिशत भाग की वास्तविक स्थिति का पता चल सकता है ।
	(ख) जब अन्य लिक्विड कार्गो का भाग 15.01% (दिसम्बर, 2013 आदेश) से 32% (वर्तमान प्रस्ताव)तक बढ़ गई तो अन्य लिक्विड कार्गो से संबंधित पूजी लागत पाइप लाइनों के लिए जेएनपीटी द्वारा 80.93 रु. करोड़ रु. को कम करते हुए रू.58.05 करोड़ पर विचार किया गया है ।	प्रतिशत भाग अब बर्थ दिनों पर आधारित है न कि कार्गो के माप के आधार पर। ऐसा इसलिए किया गया है क्योंकि प्रत्येक कार्गो का प्रहस्तन दर अलग होती है और केवल कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त बर्थ दिवसों से बर्थ की क्षमता के प्रतिशत भाग की वास्तविक स्थिति का पता चल सकता है।
	(ग) भंडारण गति विधियों से संबंधित पूंजी लागत रु. 416.64 करोड़ (दिस.2013 आदेश) से अत्याधिक कम हो कर वर्तमान प्रस्ताव में बहुत ही कम रु. 218.96 करोड़ ही रह गई है ।	जी हां, क्योंकि अब परियोजना का फेस-1 बी नहीं होगा इसलिए टैंक फार्म क्षेत्र के विकास पर व्यय कम हो गया है ।
(घ) .	**प्रचालन लागत**	
(i)	जेएनपीटी, रु. 14.50 प्रति यूनिट की दर से विद्युत ऊर्जा लागत के समर्थन के दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करे ।	ये दरें, एमएसईडीसीएल के अद्यतन प्रशुल्क/बिल के अनुसार है ।
(ii)	जेएनपीटी ने कार्गो प्रहस्तन और भंडारण कार्यो के लिए जल क्षेत्र तथा भू-क्षेत्र की लाइसेंस फीस के परिकल्पन के लिए रु. 19.42 प्रति वर्ग मीटर की आधारभूत दर पर विचार किया हैं । जेएनपीटी जल क्षेत्र के लिए 19.42 टन प्रति वर्ग मीटर की लाइसेंस फीस का आधार बताए । जेएनपीटी मौजूदा दरमानों के संदर्भ में अपने परिकलन में रु. 19.42 प्रति वर्ग मी. की लाइसेंस फीस का आधार भी बताए ।	2015-16 के लिए, चौथे कंट्रेनर टर्मिनल के लिए लागू की गई दरें अपनायी गई हैं ।
ङ.	**राजस्व मांग और प्रस्तावित प्रशुल्क**	
(i)	जेएनपीटी टैंक फार्म की विचारित 620590 कि.ली. भंडारण क्षमता का परिकलन प्रस्तुत करे ।	टैंक फार्म क्षमता का विस्तृत परिकलन डीपीआर में तालिका 10-15 में दिया गया है ।
(ii)	जेएनपीटी द्वारा टैंक फार्म की 365 दिन के लिए 70% उपयोग (256 दिन) हेतु 620590 कि. ली. के लिए प्रभार का आकलन किया है । इस संबंध में पुष्टि की जाएं कि लिक्विड कार्गो एक वर्ष में पूरे 256 दिन भंडारित रहेगा ताकि वीओटी प्रचालक कार्गो	टैंक फार्म पूरा वर्ष भर उपयोग के लिए उपलब्ध रहेगा । फिर भी, इस बात का कोई आश्वासन नहीं कि सभी टैंक पूरे 365 दिन पूरी तरह भरे रहेंगे । इस लिए सामान्य प्रक्रिया की भांति 70% उपयोग पर विचार किया गया है ।

	के भंडारण से आवश्यक राजस्व मांग प्राप्ति कर सके।	
(iii)	बर्थ भाड़ा परिकलन में, जेएनपीटी क्रूड आयल, पीओएल व अन्य तरलों के क्रमश: 72000 जीआरटी, 48000 जी आरटी और 36000 जीआरटी वाले पोतों के औसत आकार पर विचार करने का आधार बताएं।	ये मान दिसम्बर, 2013 के प्रस्ताव से लिया गया है।
(iv)	जेएनपीटी, पिछले तीन वर्षो में लिक्विड कार्गो लाने वाले उपयुक्त प्रत्येक पोत का औसत जीआरटी बताएं।	पिछले तीन वर्षों का लिक्विड कार्गो का औसत जीआरटी 2011-12 : 461 पोत के लिए - 8,858,868 जीआरटी 2012-13 : 468 पोत के लिए - 9,919,872 जीआरटी 2013-14 : 478 पोत के लिए -10,537,727 जीआरटी
(v)	जेएनपीटी, विदेशी कार्गो 64% तथा तटीय कार्गो 36 प्रतिशत पर विचार करने का कारण बताए।	यह विदेशी और तटीय कार्गो संबंधी पिछले 2-3 वर्षों के अनुपात पर आधारित है।
(vi)	जेएनपीटी, क्रूड आयल, पीओएल और अन्य लिक्विड क्रमश: 55000 टन, 13250 टन व 6652 टन लाने वाले औसत पार्सल आकार के पोतो पर विचार करने का आधार बताए।	मै. एल एंड टी रामबल द्वारा तैयार की गई डीपीआर के अनुसार।
(vii)	जेएनपीटी, क्रूड आयल, पीओएल और अन्य लिक्विड क्रमश: 55000 टन, 13250 टन व 6652टन लाने वाले औसत पार्सल आकार के पोतो पर विचार करने का आधार बताए। पिछले तीन वर्षो का।	पिछले तीन वर्षों के दौरान लिक्विड कार्गो के औसतन पार्सल आकार के पोत 2011-12 : 14,879 एमटी 2012-13 : 12,563 एमटी 2013-14 : 13,142 एमटी
(viii)	जेएनपीटी द्वारा प्रत्येक पोत के लिए 6 घंटे के अनबर्थिंग समय पर विचार किया है। इस संबंध में कृपया जेएनपीटी स्पष्ट करे :	यह, पोतों के लिए, बर्थिंग/अनबर्थिंग, सीमा शुल्क, अनुमति सर्वेक्षण, स्थान ग्रहण करना, उपकरण लगाना, सर्वेक्षण उपरांत कार्रवाई (जहां कही आवश्यक हो) पायलटों के लिए प्रतीक्षा तथा नौचालन के लिए अनुमति सहित चहुंमुखी गतिविधियों के लिए कुल समय है।
	(क) छ: घंटे का अनबर्थिंग समय पर विचार करने का आधार क्या है।	
	(ख) छ: घंटे का अनबर्थिंग समय का विवरण क्या है।	
	(ग) पिछले 3 वर्षों में लिक्विड कार्गो पोतों के संबंध में औसत अनबर्थिंग समय	
च	**<u>दरमान</u>**	
(i)	प्रशुल्क अनुसूची में प्रशुल्क सीमा के सूचकांकन के संबंध में प्रशुल्क अनुसूची में इस आशय का एक सामान्य नोट जेएनपीटी द्वारा निर्धारित किया गया है कि प्रशुल्क सीमा में 01 जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थेक मूल्य सूचकांक के उतार चढ़ाव के 60 प्रतिशत की सीमा	मान्य है

	तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। क्योंकि जेएनपीटी ने उल्लेख कियाहै कि पूंजी लागत तथा प्रचालन लागत आकलन वर्ष 2015 के बाजार में प्रचलित दरों के अनुसार हैं जबकि यह 2013 तैयार किया गया था । अत: सामान्य नोट में उपयुक्त संशोधन किया जाए कि प्रशुल्क सीमा 01 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य होने वाले उतार चढ़ाव का अधिकतम 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगी ।	
(ii)	भारत सरकार के नीति निर्देशों के अनुसार तटीय कार्गो (तटीय कोयला, क्रूड ऑयल, लौह अयस्क और लौह अयस्क पट्टों सहित पीओएल को छोड़कर) के लिए रियायती प्रशुल्क सामान्य कार्गो/पोत संबंधी प्रभार के 60 प्रतिशत से अधिक निर्धारित नहीं किया जाना है। इस परिदृश्य में, रियायती तटीय दरों का निर्धारण, प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में क्रूड ऑयल और पीओएल के लिए, का औचित्य बताया जाए।	मान्य है
(iii)	लिक्विड कार्गो के भंडारण के लिए नि:शुल्क दिवस का प्रस्ताव न होने का कारण बताएं।	रियायतग्राही द्वारा इस मद पर निर्णय लिया जाएगा।
छ	**<u>कार्य निष्पादन मानक</u>**	
(i)	कार्य निष्पादन मानक अनुसूची में सांकेतिक मानकों में पीओएल के अंतर को श्याम-श्वेत रूप में बताया गया है। फिर भी क्षमता परिकलन में ऐसा कोई अंतर नहीं किया गया है। जेएनपीटी स्थिति की व्याख्या करें।	कार्य निष्पादन मानक रियायत करार मॉडल के अनुसार है जब कि प्रधिकरण के प्रस्ताव में प्रहस्तन दरें प्राधिकरण दिशानिर्देशानुसार हैं ।
(ii)	काले पीओएल उत्पादन के संबंध में 700 टन प्रति घंटा की दर से सांकेतिक मानक दिया गया है, जो इष्टतम क्षमता परिकलन में पीओएल के लिए विचारित निष्पादन 1000 टन प्रति घंटा की तुलना में कम बैठता है। इसलिए जेएनपीटी, इस संबंध में कार्य निष्पादन मानकों की पुनरीक्षा करें।	
(iii)	आगे, कार्य निष्पादन मानक अनुसूची में एलपीजी/ एलएनजी के लिए विशेष तौर पर 400 टन प्रति घंटा के सांकेतिक मानक निर्धारित किए गए हैं। फिर भी इष्टतम क्षमता परिकलन के समय कथित कार्गो के भाग पर विचार नहीं किया गया है। जेएनपीटी इस स्थिति की समीक्षा करे।	
(iv)	कार्य निष्पादन अनुसूची में अन्य लिक्विड्स के लिए, 250 टन प्रति घंटा के सांकेतिक मानक, इष्टतम क्षमता परिकलन में अन्य लिक्विड्स के लिए 300 टन प्रति घंटा की तुलना में कम है। इसलिए जेएनपीटी, इस संबंध में कार्य निष्पादन मानकों की पुनरीक्षा करें।	

(v)	कार्य निष्पादन मानकों की अनुसूची में जेएनपीटी द्वारा परिनिर्धारित नुकासानी के परिकलन और कार्य निष्पादन आकलन को नियंत्रित करने वाली शर्तें निर्धारित की हैं। महापत्तन न्यासों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशा निर्देश 2013 के खंड 2.2 में पत्तन द्वारा कार्य निष्पादन मानक प्रस्ताव करने की आशा की जाती है। इस संबंध में जेएनपीटी, कार्य निष्पादन मानकों की अनुसूची में कथित शर्तों को निर्धारित किए जाने की प्रासंगिकता की जांच करे। इस विषय पर आप देखेंगे कि दिसंबर 2013 में एलबीटी के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते समय, जेएनपीटी द्वारा कार्य निष्पादन मानकों में प्रस्तावित यह निर्धारण दिसंबर 2013 के आदेश में अनुमोदित नहीं था।	

4.4 जेएनपीटी के दिनांक01 और 02 अप्रैल 2015 के संशोधित प्रस्ताव पर 20 अपैल 2015 को इस प्राधिकरण के मुबई स्थित कार्यालय में संयुक्त बैठक हुई। जेएनपीटी के सलाहकार अर्थात आरआईटीईएस ने जेएनपीटी की ओर से प्रस्ताव पर पॉवर प्वांयट प्रस्तुति पेश की। संयुक्त सुनवाई में जेएनपीटी और उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों/प्रत्याशी आवेदकों ने अपने अपने विचार रखे।

4.5 जैसा संयुक्त बैठक में स्वीकार किया गया, सभी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों/प्रत्याशी बोलीकारों से अनुरोध किया गया कि वे संयुक्त बैठक में व्यक्त अपने-अपने मत लिखित रूप में जेएनपीटी और उनकी एक प्रति इस प्राधिकरण को भेज दें। हमारे 22 अप्रैल, 2015 के पत्र के माध्यम से, जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था कि वे उनके मतों पर अपनी प्रतिक्रिया भेज दें और यदि आवश्यक हो तो प्रस्ताव में संशोधन करें।

4.6 इस बारे में 28 अप्रैल, 2015 के एक स्मरण पत्र के पश्चात, मै0 अदानी पोर्ट्स एंड स्पैशल इकानॉमिक जोन लिमिटेड (एपीएसईजेडएल) ने अपने दिनांक 29 अप्रैल, 2015 के ई-मेल द्वारा, मुंबई एण्ड न्हावा शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएएनएसए) ने अपने 29 अप्रैल, 2015 के तथा मै0 आईओटी इंफ्रास्ट्रक्चर एण्ड एनजी सर्विसेज लिमिटेड ने अपने 5 मई, 2015 के ई-मेल द्वारा अपनी-अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं। जेएनपीटी द्वारा इन उपयोक्ताओं/प्रत्यासी बोलीकारों की टिप्पणियों पर अपनी कोई टिप्पणी नहीं दी गई है।

5.1 28 अप्रैल, 2015 और 20 मई, 2015 के स्मरण पत्रों के पश्चात जेएनपीटी ने दिनांक 18 अप्रैल, 2015 के पत्र के अंतर्गत अपना संशोधित प्रस्ताव पेश किया है। तत्पश्चात, जेएनपीटी ने 22 जून, 2015 के पत्र के अंतर्गत कार्य निश्पादन मानकों सहित दरमान (एसओआर) प्रस्तुत किए हैं। क्योंकि जेएनपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में महत्वपूर्ण बदलाव किए गए हैं, जैसे इष्टतम क्षमता में कटौती, भंडारण गतिविधि को पृथक करना आदि। जेएनपीटी के अप्रैल 2015 के प्रस्ताव की तुलना में, 18 जून, 2015 और 22 जून, 2015 के प्रस्ताव पर भी परामर्श लेने का निर्णय लिया गया और इस प्रकार इसकी एक प्रति हमारे 24 जून, 2015 के पत्र के अंतर्गत संबंधित उपयोक्ता/प्रत्याशी बोलीकारों को उनकी टिप्पणी के लिए भेजी गई। जेएनपीटी के 18 जून, 2015 और 22 जून, 2015 के प्रस्तावों की प्रति के विवरण इस आदेश के उत्तरवर्ती भाग में दिए गए हैं।

5.2 जेएनपीटी के 18 जून, 2015 और 22 जून, 2015 के प्रस्तावों पर मै0 आईओटी इंफ्रास्ट्रक्चर एण्ड एनर्जी सर्विसेज लिमिटेड ने दिनांक 30 जून, 2015 के अपने ई-मेल द्वारा और मै0 आईएमसी लिमिटेड ने दिनांक 08 जुलाई, 2015 के अपने ई-मेल द्वारा अपनी-अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं। जेएनपीटी ने अपने 14 जुलाई के पत्र द्वारा, 18 और 22 जून, 2015 के प्रस्ताव का 03 जुलाई, 2015 के नए प्रस्ताव द्वारा अतिक्रमण कर दिया गया है। इसके पश्चात जेएनपीटी द्वारा 17 जुलाई, 2015 के पत्र के अंतर्गत आईएमसी लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया दी है।

5.3 आईओटीएल द्वारा 30 जून, 2015 के ई-मेल पत्र के अंतर्गत दी गई टिप्पणियों के संबंध में, जेएनपीटी को हमारे 10 जुलाई, 2015 के पत्र के अंतर्गत अपनी प्रतिक्रिया देने के लिए कहा गया। इसके पश्चात जेएनपीटी के 22 जुलाई, 2015 को इस संबंध में स्मरण दिलाया गया। लेकिन जेएनपीटी ने मामले के निपटान तक, आईओटीएल की टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया नहीं दी है।

5.4 जेएनपीटी द्वारा उनके 18 और 22 जून 2015 के पत्रों के अंतर्गत भंजे गए संशोधित प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच करने पर प्राधिकरण के 03 जुलाई 2015 के पत्र के अंतर्गत कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना देने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपने 17 जूलाई 2015 के पत्र के अंतर्गत अपनी प्रतिक्रिया दी है। हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी और जेएनपीटी की प्रतिक्रिया तालिका बद्ध की गई है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	जेएनपीटी के जबाब
	सामान्य:	
(i)	जेएनपीटी, प्रस्ताव के संबंध में, हमारे 24 जून, 2015 के अनुरोध के अनुसार न्यासी बोर्ड के अनुमोदन की प्रति प्रस्तुत करें।	अपफ्रंट, प्रशुतक के अनुमोदन के संबंध में जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए मामले पर 31 जुलाई, 2015 को होने वाली मीटिंग में विचार किया जाएगा।
(ii)	जेएनपीटी के संशोधित प्रस्ताव के समर्थन में व्यावहार्यता रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत की जाए।	एल एण्ड टी रामबॉल द्वारा तैयार की गई विस्तृत परियोजना रिपोर्ट की प्रति प्राधिकरण को पहले ही भेज दी गई है। फिर भी, संशोधित प्रस्ताव पर संबंधी उसकी रूपरेखा और संशोधित कार्गो आवागमन अनुमान का एक सक्षिप्त नोट संलग्न है।
(iii)	दो बर्थों के लिए प्रस्तावित 6.7 हैक्टेयर जल क्षेत्र के आवंटन का आधार प्रस्तुत करें।	यह क्षेत्र बर्थ क्षेत्र की रूपरेखा और पहुंचपथ के आधार पर निकाला गया है।
(iv)	अप्रैल 2015 में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने भंडारण सुविधा तथा भंडारण गतिविधि से संबंधित पूंजी लागत व प्रचालन लागत के लिए अलग से गणना की थी और इस प्रकार भंडारण प्रभार अलग से निर्धारित किया था। जेएनपीटी के दिनांक 18 व 22 जून, 2015 के संशोधित प्रस्ताव में, देखने में आया है कि जेएनपीटी ने पृथक भंडारण प्रभार को संदर्भगत प्रस्ताव से हटा दिया है। अप्रैल, 2015 के प्रस्ताव की तुलना में, इस संबंध में जेएनपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करे:-	
	(क) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 (।) (घ) के अनुसार, महापत्तन न्यास या पत्तन न्यास द्वारा अधिकृत व्यक्ति के द्वारा भंडारण सेवा प्रदान करने के लिए अन्य प्रभारों के साथ भंडारण प्रभार निर्धारण करना आवश्यक है। इसके अलावा 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा निर्देशों में, जिनके आधार पर जेएनपीटी द्वारा प्रस्ताव तैयार किया गया है, लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए निर्धारित मानक में उल्लेख है कि कुल राजस्व मांग के प्रहस्तन प्रभार (95 प्रतिशत) और विविध प्रभार (5 प्रतिशत) के अनुपात में रखा जाना है। प्रहस्तन प्रभार के संबंध में दिशा निर्देशों में कहा गया है कि प्रहस्तन प्रभारों में, कार्गो लदान या उतराई (जैसी भी स्थिति हो), घाट भाड़ा तथा पाइप लाईनों के माध्यम से वहन से अलग, भंडारण टैंकों में भंडारण के लिए भंडारण प्रभार शामिल होंगे। जेएनपीटी ने अपने जून 2015 के संशोधित प्रस्ताव में भंडारण के लिए कोई अलग प्रभार	वर्तमान प्रस्ताव में, लिक्विड कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क दिशा निर्देशों के अनुसार भंडारण सुविधा निर्माण को पृथक रखा गया है। इसके साथ प्रस्ताव में पाइपलाइन बिछाने की लागत पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि यह व्यय टैंक फार्म आपरेटर द्वारा वहन किया जाना है। इस परियोजना के लिए 50 हैक्टेयर भूमि निर्धारित की गई है, जिसके लिए जेएनपीटी लीज किराया लेगी। यह 50 हैक्टेयर भूमि सफल प्रत्याशी की मानना के आधार पर, प्राधिकरण की 20 अप्रैल, 2015 को हुई बैठक में प्रदान की गई है। भूमि की ओ एण्ड एम लागत प्रहस्तन प्रभार में शामिल नहीं की जानी चाहिए क्योंकि वे सभी कार्गो जो

	नहीं लगाया है। दरमानों के प्रारूप के खंड 3 के नीचे दिए गए नोट के अनुसार, प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो भंडारण शामिल नहीं है। जेएनपीटी ने भी भंडारण सुविधाओं से संबंधित पूंजी लागत को नहीं लिया है। यदि संदर्भगत प्रस्ताव में भंडारण प्रभार शामिल नहीं किया जाना है तो जेएनपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करे:- (i) अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल (एएलबीटी) पर लिक्विड कार्गो टर्मिनल के प्रशुल्क की व्यवस्था क्या है, तथा चयनित बोलीकारों द्वारा लिक्विड कार्गो के भंडारण के लिए दर क्या है। (ii) भंडारण सुविधाओं के लिए प्रत्याशी बीओटी प्रचालक को 50 हैक्टेयर भूमि के आवंटन का कारण क्या है। (iii) भंडारण के लिए प्रयोज्य प्रकाश व्यवस्था विद्युत लागत और संदर्भगत प्रस्ताव में 50 हैक्टेयर भूमि से संबंधित लाइसेंस फीस लगाने का क्या कारण है, जबकि जेएनपीटी द्वारा भंडारण प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया गया है। (iv) 50 हैक्टेयर भूमि के लिए प्रकाश व्यवस्था, विद्युत लागत तथा 50 हैक्टेयर भूमि के लिए लाइसेंस फीस लागत परिकलन शामिल हैं, इसिलिए सफल बोलीकार, सुविधा प्रयोक्ता से प्रहस्तन प्रभार से संबंधित प्रशुल्क के रूप में, उपर्युक्त लागत प्राप्त करेगा। ऐसा होने से यदि जेएनपीटी प्रचालक के अलग से भंडारण प्रभार लेने की अनुमति देता है (जो संशोधित प्रस्ताव में शामिल नहीं है) तो, ऐसा होने से, प्रचालक द्वारा उपयोक्ता से दोगुनी वसूली कर ली जाएगी। यदि यह भंडारण वर्तमान प्रस्ताव में शामिल नहीं है, तो 50 हैक्टेयर भूमि की प्रकाश व्यवस्था की विद्युत लागत और लाइसेंस फीस को शामिल नहीं करना होगा।	एएलबीटी पर प्रहस्तित किए जाएंगे, भंडारित नहीं होंगे और इसीलिए भंडारण के लिए (लीज और विद्युत) लागत, प्रशुल्क परिकलन में नहीं जोड़ी जानी चाहिए। प्रस्ताव को तदनुसार संशोधित किया गया है।
	(ख) <u>इष्टतम क्षमता:</u>	
	(i) संदर्भित परियोजना के कार्य क्षेत्र से क्रूड ऑयल प्रहस्तन न करने का कारण बताएं।	संशोधित प्रस्ताव में क्रूड ऑयल का प्रहस्तन शामिल है।
	(ii) पीओएल 79.19 प्रतिशत तथा अन्य तरलों के 20.81 प्रतिशत भाग पर विचार करे का आधार बताएं।	पीओएल और अन्य तरलों के भाग कार्गो आवागमन (जो कि मार्केट की मांग के अनुसार है) पर आधारित है।
	(iii) अप्रैल 2015 के प्रस्ताव के संबंध में जेएनपीटी ने उल्लेख किया था कि 'अन्य तरल कार्गो' श्रेणी में खाद्य तेल, शीरा और रसायन पर विचार नहीं किया गया था। ऊपर दिए गए विवरण के अनुसार अब अन्य तरलों का भाग घटाकर 20.81 प्रतिशत कर दिया गया है, जो पहले 32.61 प्रतिशत था। जेएनपीटी 'अन्य तरल कार्गो' श्रेणी के अंतर्गत आने वाले तरल पदार्थों की सूची दें।	अन्य तरल जैसे रसायन, शीरा और खाद्य तेल पर विचार किया गया है।

	(ग) पूंजी लागत: (i) जेएनपीटी, सिविल लागत संबंधी प्रत्येक मद की यात्रा का आधार प्रस्तुत करे और प्रहस्तन व बर्थिंग जैसी प्रत्येक गतिविधि के अंतर्गत सिविल पूंजी लागत के आकलन के लिए विचारित बेस-रेट के समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत करे।	
	(ii) जेएनपीटी अपने प्रस्ताव में विचारित प्रत्येक उपकरण की लागत का परिकलन प्रस्तुत करे। कथित उपकरणों के प्रत्येक की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करे।	
	(iii) प्रतीत होता है कि जेएनपीटी ने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए पूंजी लागत में पाइप लाइनों की लागत को शामिल नहीं किया है। पाइप लाइनों की लागत शामिल न करने का कारण बताएं। यदि पाइप लाइनों की लागत को शामिल किया जाना है, तो लागत आकलन में संशोधन किया जाए। इस प्रकार विचारित पाइप लाइनों की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करें।	लागत का संशोधित आकलन वर्तमान बाजार भाव के अनुसार किया गया है। आकलित लागत में पाइप लाईनों को बिछाने की लागत शामिल नहीं की गई है। वर्तमान प्रस्ताव में भंडारण सुविधा के लिए निर्माण लागत को भी पृथक कर दिया गया है। इसलिए रिक्तीकरण सुविधा की पूंजी लागत पर विचार नहीं किया गया है।
	(iv) रिक्तीकरण सुविधाओं जैसे जल, वायु, नाइट्रोजन, बंकिग लाइनें, टैंक आटोमेशन व नियंत्रण व मॉनीटरिंग प्रणाली की पूंजी लागत को शामिल न करने का कारण बताएं।	
	(v) क्विक रिलीज हुक और फैंडर्स से संबंधित पूंजी लागत को शामिल न करने का कारण बताएं।	फैडर्स और क्विज रिलीज हुकों की लागत, लिक्विड बर्थों के निमार्ण के लिए विचारित दर में पहले ही जोड़ ली गई है।
	(vi) ड्रेजिंग लागत के संबंध में निम्न स्पष्ट करें/प्रस्तुत करें:-	
	(क) अप्रैल 2015 के प्रस्ताव में पत्तन द्वारा ड्रेजिंग लागत केवल 3.51 करोड़ रूपये आंकी गई है जबकि जून 2015 के संशोधित प्रस्ताव में ड्रेजिंग लागत 220.11 करोड़ रूपये आंकी गई है। ड्रेजिंग लागत में बढ़ोत्तरी के इतने अधिक अंतर के कारण का औचित्य क्या है।	बर्थ पॉकेट की ड्रेजिंग के संबंध में केवल वर्तमान प्रस्ताव में विचार किया गया है क्योंकि कार्याधीन क्षेत्र चौथे कंटेनर टर्मिनल के विकास क्षेत्र में पड़ता है। ड्रेजिंग की प्रति इकाई दर, बढ़ोत्तरी के साथ, जेएनपीटी द्वारा अनुमोदित दर पर रू. 225/सीयूएम है, जिसमें अपेक्षित ड्रेजिरों के इधर-उधर वहन के प्रभार भी शामिल हैं।
	(ख) ड्रेजिंग की दर प्रति इकाई के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण दें।	
	(घ) <u>प्रचालन लागत</u> (i) जेएनपीटी को विशेष अनुरोध के बावजूद भी जेएनपीटी द्वारा विद्युत लागत के लिए रू. 14.50 प्रति यूनिट के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण नहीं दिए गए हैं और उल्लेख किया गया है कि रू. 14.50 की प्रति यूनिट लागत एमएसईडीसीएल के अद्यतन प्रशुल्क बिल के अनुसार है।	ये दरें जेएनपीटी के दरमानों तथा उस पर 20 प्रतिशत सरचार्ज के अनुसार हैं।

	जेएनपीटी द्वारा विद्युत लागत की दर रु. 14.50 प्रति यूनिट के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण दिए जाएं। (ii) कार्गो प्रहस्तन और भंडारण कार्यों के लिए जल क्षेत्र और भू-क्षेत्र के लिए लाईसेंस के परिकलन के लिए 19.42 रु. प्रति वर्ग मीटर की आधार दर पर विचार किया गया है। जेएनपीटी जल-क्षेत्र की लाईसेंस फीस के लिए 19.42 रु. प्रति वर्ग मीटर की दर पर विचार करने का आधार बताएं।	
	(ङ) <u>राजस्व मांग व प्रस्तावित प्रशुल्क</u> **(i)** हमारे 14 अप्रैल, 2015 के पत्र के अंतर्गत विशेषअनुरोण के बावजूद जेएनपीटी द्वारा अनबर्थिंग के 6 घंटों का विस्तृत विवरण और अनबर्थिंग समय नहीं दिया गया है । जेएनपीटी द्वारा लिक्विड कार्गो वाले पोतों के संबंध में पिछले 3 वर्षों की सूचना दी जाए।	जेएनपीटी में लिक्विड कार्गो के पोतों के संबंध में 6 घंटों के अनबर्थिंग समय और औसतन अनबर्थिंग समय सामान्य तौर तरीकों के अनुसार हैं ।
	(च) <u>दरमान</u> (i) जेएनपीटी द्वारा मंहगाई के कारण प्रशुल्क के सूचकांक के संबंध में एक सामान्य नोट निर्धारित किया गया है कि प्रशुल्क सीमाएं, प्रासंगिक वर्ष की 01 जनवरी और 01 जनवरी, 2013 के बीच थोक मूल्य सूचकांक में बदलाव के 60 प्रतिशत तक ही सूचकांकित की जाएंगी क्योंकि जेएनपीटी ने उल्लेख किया है कि पूंजी लागत और प्रचालन लागत अनुमान अधिकांशत: वर्ष 2015 के प्रचलित बाजार भाव के समानांतर है, यद्यपि आकलन वर्ष 2013 में किया गया था। दस्तावेज प्रस्तुत करे। प्रशुल्क अनुसूची में यह सामान्य नोट उपयुक्तत: संशोधित किया जाए कि प्रशुल्क सीमाएं 01 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की 01 जनवरी, 2015 के बीच थोक मूल्य सूचकांक के बदलावों का 60 प्रतिशत से अधिक सूचकांकित नहीं की जाएंगी।	प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव अनुपालन के लिए नोट कर लिए गए हैं।
	(ii) सरकार के नीति निर्देशों के अनुसार पीओएल प्रशुल्क में रियायत नहीं की जा सकती। इसीलिए प्रस्वावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में पीओएल प्रहस्तन के लिए रियायती संदर्भ प्रशुल्क के प्रस्ताव का औचित्य बताएं।	प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-जनरल दिनांक 07 जनवरी, 2015, जिसमें पोत परिवहन, सड़क एवं राजमार्ग मंत्रालय का संप्रेषण सं. पीआर-14019/29/2001-पीजी दिनांक 01 जनवरी, 2005 का संदर्भ दिया गया है, के अनुसार यह निर्णय लिया गया है कि तापीय कोयला और क्रूड ऑयल सहित पीओएल को छोड़कर सभी तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए। लेकिन पिछले प्रस्ताव में यह मुद्दा नहीं उठाया गया था। हम सहमत हैं कि पीओएल और क्रूड ऑयल से संबंधित तटीय कार्गो के लिए कोई रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं होगा।

	(छ) <u>कार्य निष्पादन मानक</u> (i) कार्य निष्पादन मानक अनुसूची में सांकेतिक मानकों का पीओएल के अंतर को श्याम-श्वेत रूप में बताया गया है। फिर भी क्षमता परिकलन में ऐसा कोई अंतर नहीं किया गया है। जेएनपीटी स्थिति की व्याख्या करें। (ii) काले पीओएल उत्पादन के संबंध में 700 टन प्रति घंटा की दर से सांकेतिक मानक दिया गया है, जो इष्टतम क्षमता परिकलन में पीओएल के लिए विचारित निष्पादन 1000 टन प्रति घंटा की तुलना में कम बैठता है। इसलिए जेएनपीटी, इस संबंध में कार्य निष्पादन मानकों की पुनरीक्षा करें। (iii) अन्य लिक्विड्स के लिए, कार्य निष्पादन अनुसूची में 250 टन प्रति घंटा के सांकेतिक मानक, इष्टतम क्षमता परिकलन में पीओएल के लिए विचारित निष्पादन 1000 टन दर्शाये गए अन्य लिक्विड्स के लिए 300 टन प्रति घंटा की तुलना में कम है। इसलिए जेएनपीटी, इस संबंध में कार्य निष्पादन मानकों की पुनरीक्षा करें। (iv) कार्य निष्पादन मानकों की अनुसूची में जेएनपीटी द्वारा परिनिर्धारित नुकसानी के परिकलन और कार्य निष्पादन आकलन को नियंत्रित करने वाली शर्तें निर्धारित की हैं। महापत्तन न्यासों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशा निर्देश 2013 के खंड 2.2 में पत्तन द्वारा कार्य निष्पादन मानक प्रस्ताव करने की आशा की जाती है। इस संबंध में जेएनपीटी, कार्य निष्पादन मानकों की अनुसूची में कथित शर्तों को निर्धारित किए जाने की प्रासंगिकता की जांच करे। इस विषय पर आप देखेंगे कि दिसंबर 2013 में एलपीटी के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते समय, जेएनपीटी द्वारा कार्य निष्पादन मानकों में प्रस्तावित यह निर्धारण दिसम्बर 2013 के आदेश में अनुमोदित नहीं था।	उल्लिखित कार्य निष्पादन मानक, एमसीए में दिए गए कार्य निष्पादन मानकों पर आधारित हैं। प्राधिकरण के दिशा निर्देशों पर आधारित प्रशुल्क प्रस्ताव की इष्टतम क्षमता के परिकलन में प्रयुक्त प्रहस्तन दरें या तो प्रस्तावित मानकों के बराबर हैं या अधिक हैं और प्रत्येक कार्गो के लिए न्यूनतम प्रहस्तन दर का प्रस्ताव किया गया है।

6.1 इसी दौरान जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव में संशोधन किया और अपने 03 जुलाई, 2015 के पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत किया है। जेएनपीटी द्वारा दिनांक 04 जुलाई, 2015 के ई-मेल पत्र द्वारा, कार्य निष्पादन मानकों सहित दरमान प्रस्तुत किए हैं। जेएनपीटी के दिनांक 03 जुलाई और 04 जुलाई, 2015 का प्रस्ताव का विवरण इस आदेश के उत्तरवर्ती भाग में दिया गया है।

6.2 जेएनपीटी द्वारा अपने 03 जुलाई, 2015 के प्रस्ताव में उल्लेख किया गया है कि 20 अप्रैल, 2015 में प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित बैठक में प्रत्याशी बोलीकारों द्वारा उठाए गए मुद्दों के आधार पर, संशोधित प्रस्ताव में निम्न पहलुओं को शामिल किया गया है:-

(i) अप्रोच ट्रैसल की लंबाई 7.2 किमी. से घटाकर 6.3 किमी. कर दी गई है। इसी प्रकार अप्रोच ट्रैसल की चौड़ाई भी 15 मीटर से घटाकर 12 मीटर की दी गई है।

(ii) इन सुविधाओं के लिए निश्चित तरल भंडारण क्षेत्र को 36.5 हैक्टेयर से बढ़ाकर 50 हैक्टेयर कर दिया गया है।

(iii) भंडारण सुविधा के निर्माण को लिक्विड कार्गो प्रहस्तन के लिए दिशा निर्देशों के अनुसार पिछले प्रस्ताव से पृथक कर दिया गया है।

(iv) आकलन वर्तमान वर्षों में प्रचलित दरों के अनुसार अद्यतित कर दिया गया है।

7.1 जेएनपीटी द्वारा जुलाई 2015 में प्रस्तुत प्रस्ताव के अनुसार कार्गो के भाग में बदलाव था और जेएनपीटी के जून 2015 के प्रस्ताव की तुलना में इसी प्रकार का बदलाव एएलबीटी की इष्टतम क्षमता में भी देखा गया था। इससे अलावा, जब जुलाई 2015 के प्रस्ताव की जून 2015 के प्रस्ताव से, परियोजना लागत की दृष्टि से तुलना की गई तो पूंजी लागत के आंतरिक घटकों में अंतर पाया गया। उपर्युक्त स्थिति अनुसार संबंधित पणधारियों के साथ परामर्श करके जुलाई 2015 के संशोधित प्रस्ताव पर कार्रवाई का निर्णय लिया गया। हमारे 10 जुलाई, 2015 के पत्र के अंतर्गत 03 जुलाई और 04 जुलाई, 2015 का प्रस्तावों को, उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों/प्रत्याशी बोलीकारों को, उनकी टिप्पणी भेजने के लिए परिचालित कर दिया गया है।

7.2. आईएमसी लिमिटिड ने जेएनपीटी के 03 व 04 जुलाई, 2015 के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी अपने 20 जुलाई, 2015 के ई-मेल के द्वारा प्रस्तुत कर दी है। हमने आईएमसीएल की टिप्पणी, फीडबैक के तौर पर जेएनपीटी को भेज दी है। जेएनपीटी ने आईएमसीएल द्वारा कही गई बातों पर अपनी टिप्पणियां अपने 29 जुलाई, 2015 के पत्र के अंतर्गत भेज दी है ।

8. क्योंकि जेएनपीटी द्वारा अप्रैल 2015 के प्रस्ताव को देखते हुए जुलाई 2015 के प्रस्ताव में काफी परिवर्तन किए हैं, इसलिए संदर्भित मामले में 20 जुलाई, 2015 को प्राधिकरण के कार्यालय में एक अन्य बैठक आयोजित की गई। संयुक्त सुनवाई के दौरान जेएनपीटी के परामर्शदाता ने जेएनपीटी की ओर से प्रस्ताव पर एक पॉवर प्वायंट प्रस्तुति दी जिसमें जेएनपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने विचार रखे।

9.1 संयुक्त सुनवाई से ठीक पहले जेएनपीटी ने अपने 17 जुलाई, 2015 के पत्र के अंतर्गत एक संशोधित प्रस्ताव पेश किया और 20 जुलाई, 2015 के पत्र के अंतर्गत संशोधित दरमान प्रस्तुत किए हैं। इस संशोधन में लीज किराया और विद्युत प्रभार, प्रस्वावित प्रशुल्क में शामिल नहीं किए गए। चूंकि उपयोक्ता/प्रत्याशी बोलीकार, जेएनपीटी के संशोधित प्रस्ताव से अनभिज्ञ थे, संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार जेएनपीटी को प्राधिकरण के 22 जुलाई, 2015 के पत्र के अंतर्गत, सभी संबंधित पणधारियों को संशोधित प्रस्ताव की एक-एक प्रति भेजने का अनुरोध किया गया। उपयोक्ता/प्रत्याशी बोलीकारों को, जेएनपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर अपनी-अपनी टिप्पणी/विचार भेजने का अनुरोध किया गया।

9.2 इस संबंध में जेएनपीटी ने अपने 24 जुलाई, 2015 के पत्र के अंतर्गत उल्लेख किया है कि संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार तथा 17 जुलाई, 2015 के प्रस्ताव में पायी गई कुछ टंकण संबंधी त्रुटियों को दूर करने के पश्चात् इसने अपना संशोधित प्रस्ताव की एक-एक प्रति सभी बोलीकारों और पणधारियों को प्रेषित की है और संशोधित प्रस्ताव की एक प्रति प्राधिकरण को भी भेजी है। जेएनपीटी के 24 जुलाई, 2015 के प्रस्ताव का विवरण आगे दिया गया है।

9.3 इसके अलावा जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी, प्राधिकरण के पत्र दिनांक 22 जुलाई, 2015 के माध्यम से जेएनपीटी को कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया। जेएनपीटी द्वारा उनके 29 जुलाई, 2015 के पत्र के अतर्गत अपने जवाब दे दिए हैं। हमारे द्वारा अपेक्षित सूचना और जेएनपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध हैं:

क्रम सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	जेएनपीटी का उत्तर
i.	जैसा जेएनपीटी द्वारा अपने पत्र सं. जेएनपी/फाइने/टीएएमपी/2015/1470 दिनांक 15 जुलाई, 2015 में पुष्टि की गई है,संदर्भगत प्रस्ताव के संबंध में जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड के अनुमोदन की एक प्रति जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत की जाए।	आगामी 31 जुलाई को हुई बोर्ड की बैठक में अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव रखा गया है । जेएनपीटी द्वारा बोर्ड के रेजोल्यूशन और सभी एजेंडा मदें प्रस्तुत की गई हैं।
ii.	जेएनपीटी के संशोधित प्रस्ताव के समर्थन में व्यावहार्यता रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत की जाए।	डीपीआर की एक प्रति पहले ही प्रस्तुत की जा चुकी है। संशोधित परियोजना पर संक्षिप्त नोट, रूप-रेखा सहित ,जेएनपीटी के दिनांक 03 और 17 जुलाई के पत्रों के माध्यम से सौंप दिया गया था ।
iii.	दो बर्थों के लिए 8.25 हैक्टे.जलक्षेत्र आवंटित करने के प्रस्ताव का आधार बताया जाए।	दो बर्थों के लिए अप्रोच ट्रेसल के लिए 8.25 हैक्टे. जलक्षेत्र का आवंटन, प्रस्तावित योजना क्षेत्र की रूपरेखा और ब्रीफ नोट जो जेएनपीटी के 03 और 17 जुलाई 2015 के पत्रों के माध्यम से प्राधिकरण को पहले ही सौंपे जा चुके हैं, के अनुसार है ।
iv.	क्रूड आयल के 5.8 प्रतिशत पीओएल के 46.95 प्रतिशत और अन्य लिक्विड्स के 47.371 प्रतिशत	क्रूड आयल, पीओएल, और अन्य लिक्विड्स के ये भाग लिए

	भाग पर विचार करने का आधार क्या है।	जाने का आधार हाल ही की आवागमन मांग है जिनका विवरण जेएनपीटी के 3 और 17 जुलाई 2015 के पत्रों के अंतर्गत संक्षिप्त नोट में दिया गया है।
v.	पीओएल के अप्रैल 2015 में कथित 63.74 प्रतिशत भाग को संदर्भित वर्तमान प्रस्ताव में 46.95 प्रतिशत किए जाने का आधार क्या है।	पहले पूर्वानुमान की तुलना में और परामर्शदाता द्वारा 2012 में किए गए अध्ययन के अनुसार क्रूड आयल का उत्पादन अब कम हो गया है।अन्य प्रतियोगी पत्तनों से अतिरिक्त क्रूड के आने पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि हज़ीरा और मुंबई पत्तन पर पिछले 3 वर्षों में सविधाएं उपलब्ध हैं। पीओएल के संबंध में यह उल्लेख वर्तमान आवागमन पर आधारित है और इनका विवरण जेएनपीटी द्वारा दिए गए संक्षिप्त नोट में 3 व 17 जुलाई के पत्रों के अंतर्गत दिया गया है।
vi.	अप्रैल 2015 के प्रस्ताव के संबंध में जेएनपीटी ने उल्लेख किया है कि अन्य लिक्विड कार्गो की श्रेणी में विचारित लिक्विड कार्गो खाद्य तेल, शीरा और रसायन हैं। कहा गया है कि अन्य लिक्विड्स का भाग पहले 32.61 प्रतिशत से बढ़ कर 47.37 प्रतिशत हो गया है। जेएनपीटी, अन्य लिक्विड कार्गो के अंतर्गत अतिरिक्त किस्म के लिक्विड कार्गो की सूची प्रदान करे।	अन्य लिक्विड कार्गो की श्रेणी में अधिकांश विचारित लिक्विड पूर्वानुमान के अनुसार खादय तेल, शीरा और और रसायन हैं।
vii.	महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 (।) (घ) के अनुसार, महापत्तन न्यास या पत्तन न्यास द्वारा अधिकृत व्यक्ति के द्वारा भंडारण से प्रदान करने के लिए अन्य प्रभारों के साथ भंडारण प्रभार निर्धारण करना आवश्यक है। इसके अलावा 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा निर्देशों में, जिनके आधार पर जेएनपीटी द्वारा प्रस्ताव तैयार किया गया है, लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए निर्धारित मानक में उल्लेख है कि कुल राजस्व मांग के प्रहस्तन प्रभार (95 प्रतिशत) और विविध प्रभार (5 प्रतिशत) के अनुपात में रखा जाना है। प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में दिशानिदेशों में कहा गया है कि प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो की उत्तरायी/लदायी प्रभार(जैसी भी स्थिति हो) के अतिरिक्त टैंकों में भंडारण के लिए प्रभार, घाटभाड़ा तथा पाइपलाइनों के माध्यम से वहन भी शामिल है फिर भी जुलाई 2015 के प्रस्ताव में जेएनपीटी ने भंडारण सुविधा के लिए न तो पूंजी लागतों के लिया है और न ही भंडारण सुविधा से संबंधित अलग प्रभार निर्धारित किए हैं। इस संबंध में मांगी गई विशिष्ट जानकारी के संबंध में जो हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 03 जुलाई 2015 के पत्र में मांगी गई थी, जेएनपीटी ने उल्लेख किया है	लिक्विड कार्गो टर्मिनल पर दी जाने वाली सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मानकों के अनुसार प्रशुल्कों को लिक्विड कार्गो प्रहस्तन प्रभार समूह (कुल आवंटित राजस्व का 95 प्रतिशत) और विविध प्रभार (कुल राजस्व का 5 प्रतिशत) में रखा गया है। सिविल निर्माण लागत के अंतर्गत पूंजी लागत के परिकलन के लिए मानकों में उल्लेख है कि अनुलग्नक IV क खंड 4.2 में सूचीबद्ध सिविल निर्माण कार्यों के लिए परिकलन, पत्तन न्यास द्वारा दिया जाए। अधिकतम या इष्टतम क्षमता के मानकों के अंतर्गत विचार किया जाता है कि किसी टर्मिनल की क्षमता प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की किस्म, मिश्रित कार्गो के अनुपात और प्रहस्तित किए जाने वाले पोत पर निर्भर करती है। उपर्युक्त घटकों पर विचार करते हुए बर्थ की इष्टतम क्षमता लगभग 11 एमटीपीए है। प्राधिकरण और पणधारियों की संयुक्त बैठक में पणधारियों ने कहा है कि ऐसी भंडारण सुविधा कि लिए एक टैंक फार्म की आवश्यकता होती है जिस की पूंजी लागत भी बहुत अधिक होती है। यदि यह टैंक फार्म परियोजना का ही भाग हो और इस पर पूंजी लागत को परियोजना लागत में जोड़ दिया जाए तो यह परियोजना अव्यावहारित हो जाएगी। स्टेकहोल्डर्स का कहना है कि इसीलिए वे टैंक फार्म निर्माण में चरणबद्ध तरीके और आवागमन की मांग के अनुसार निर्माण में ढील चाहते हैं।

	कि उन्होंने प्रशुल्क दिशानिर्देशानुसार भंडारण सुविधा को पृथक कर दिया था ।इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश में भंडारण सुविधाओं के लिए प्रभार के निर्धारण का उल्लेख किया गया है फिर भी यदि जेएनपीटी संदर्भगत प्रस्ताव में भंडारण सुविधा की मद को अलग करना चाहती है तो जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह संदर्भगत प्रस्ताव में भंडारण सुविधा के लिए अलग दरे तय नहीं करना चाहता, इस पर बिंदुवार स्पष्टीकरण दे।	ट्रांजेक्शन एडवाइज़र मैं. आरआईटीइएस लिमिटेड का विचार है कि भूमि की ओ एंड एम लागत प्रहस्तन प्रभारों में न लगायी जाए क्योंकि कोई ऐसा कार्गो भी होगा जिसका प्रहस्तन तो किया जाएगा परंतु भंडारण नहीं। और यदि जेएनपीटी, ओ एंड एम लागत वर्तमान प्रस्ताव में शामिल भी करता है और प्रचालक को भंडारण प्रभार अलग से वसूलने की अनुमति भी देता है तो यह संबंधित उपयोक्ता से दोहरी वसूली हो जाएगी। इसलिए भंडारण (अर्थात लीज रेंट और विद्युत की लागत को प्रहस्तन प्रभारों के प्रशुल्क में शामिल न किया जाए। उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में जेएनपी ने पत्तन द्वारा अपनी भूमि पर निर्धारित लीज़ रेट भंडारण सुविधा के निर्माण का प्रस्ताव किया और टैंक फार्म की निर्माण लागत को जेएनपीटी के मौजूदा लिक्विड टर्मिनल, जो बीपीसीएल और आइओसी, जहां टैंक फार्म प्रचालन में हैं, टर्मिनल प्रचालकों सहित निजी टैंक फार्म प्रचालकों के साथ सटीक हैं परियोजना लागत में शामिल नहीं हैं । प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन मानक का बिड दस्तावेजों में उल्लेख किया जाएगा और तत्पश्चात पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित रियायतकरारों में जेएनपीटी उपर्युक्त परियोजना के लिए एसएफसी का अनुमोदन प्राप्त करने संबंधी कार्रवाई कर रही है जिस के लिए प्रशुल्क का निर्धारण किया जाना है। जेएनपीटी भडारण सुविधा के लिए प्रचालक को लीज़ पर दिए जाने वाले क्षेत्र के लिए लीज किराया लगाने जा रही है ।
viii.	जेएनपीटी के परामर्शदाता द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान पीपी प्रस्तुति की एक प्रति प्रस्तुत करे ।	जेएनपीटी द्वारा 29 जुलाई, 2015 के पत्र के द्वारा पॉवर प्वायंट प्रस्तुति की एक प्रति प्रस्तुत कर दी गई है

10.1 जेएनपीटी के दिनांक 24 जुलाई, 2015 के संशोधित प्रस्ताव की मुख्य बातें इस प्रकार हैं:

(i) <u>आवागमन का पूर्वानुमान</u>

(क) जेएन पत्तन के अतिरिक्त लिक्विड टर्मिनल पर क्रूड आयल, पीओएल उत्पादन और अन्य लिक्विड कार्गो जैसेविभिन्नश्रेणियों के कई लिक्विड कार्गो आने का अनुमान है ।योजना तैयार करने में इस बात पर विचार किया गया है कि मौजूदा बीपीसीएल जेट्टी पर अपनी पूर्वाक्षमता-5.5 एमटीपीए के अनुसार आवागमन प्रहस्तन होता रहेगा। अतिरिक्त आवागमन,अतिरिक्त टर्मिनल के माध्यम से किया जाएगा। वर्ष 2018-19 और 2034-35 में क्रमश: 5.07 एमटीपीए तथा 6.79 एमटीपीए आवागमन प्रस्तावित है। जेएन पत्तन के अनुसार लिक्विड कार्गो आवागमन में मुख्यत: पीओएल उत्पादन और क्रूड आयल होंगे।

(ख) कार्गो के वर्ष 2034-35 तक का अनुमानित लेखाजोखा लेकर अतिरिक्त लिक्विड टर्मिनल का प्रस्ताव किया गया है। और इसमें दो लिक्विड कार्गो बर्थ हैं ।

(ग) एएलबीटी की रियायती अवधि के दौरान कार्गो प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क परिकलन, कार्गो प्रहस्तन प्रभार और बर्थ किराया प्रभार के लिए परिकलित है ।

(घ) प्रस्ताव में सम्मिलित होंगे :

(i) 1,20,000 डीडब्ल्युटी तक के आकार के पोत को ग्रहण करने के लिए दो लिक्विड प्रहस्तन बर्थ का निर्माण।

(ii) सीडी से नीचे कम से कम (-)15.5 गहराई में यह बर्थपॉकेट बनाई जाएगी।

(iii) ब्रेस्टिंग डालिंफस, मूरिंग डालिंफस, और सर्विस प्लेटफार्म (दोनों बर्थों के लिए, जिनमें कम से कम 20,000 डीडब्ल्युटी और अधिकतम 1,20,000 डीडब्ल्युटी के आकर के पोतों को ठहराया जा सके,

(iv). बैक-अप क्षेत्र में स्थित जेट्टी और भू-बिंदू को जोड़ने वाले 6.32 किमी लंबे और कम से कम 12 मी चौड़े अप्रोच ट्रेसल का निर्माण।

(v) ये सुविधाएं, सुरक्षा नियमों और अंतरराष्ट्रीय स्तरों का कड़ाई से पालन करते हुए, अद्यतन नमूने की होंगी।

(vi) निर्माण की अनुमानित अवधि, रियायत करार होने की तिथि से 3 वर्ष तक है।

(ii). इष्टतम क्षमता

जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में इष्टतम क्षमता 10.98 एमएमटीपीए आकलित की गई है:

क्रम सं.	**कार्गो का प्रकार**	**अपेक्षित बर्थ-दिवस मांग के अनुसार क्षमता का प्रतिशत भाग**	**प्रहस्तन दर**	**इष्टतम क्षमता (मी.ट.प्र.व. में)**	
				1 **बर्थ**	2 **बर्थ**
(i)	**क्रूड आयल**	5.68%	120000 टन/दिन	1.74	3.48
(ii)	**पीओएल**	46.95%	24000 टन/दिन	2.88	5.76
(iii)	**अन्य लिक्विड (खाद्य तेल, रसायन, शीरा इत्यादि)**	47.37%	7200 टन/दिन	0.87	1.74
	कुल क्षमता			**10.98 एमएमटीपीए**	

(iii). पूंजी लागत

जेएनपीटी द्वारा परियोजना में एएलबीटी के लिए विचारित पूंजी लागत रु.686.68 करोड़ का विवरण इस प्रकार है:

क्रम सं.	**मद का विवरण**	**कुल राशि (करोड़ रु.)**
क	**कार्गो प्रहस्तन गतिविधि**	
1	**सिविल लागत**	
1.1	**अप्रोच ट्रेसल**	487.95
		(75828 वर्ग मी. × रु. 64350)
1.2	**पैदल पथ**	2.05
		(351 वर्ग मी. × रु. 50000)
1.3	अन्य लागतें (निर्माण, नियंत्रण कक्ष, उप स्टेशन,सुरक्षा, जल-टॉवर,टीएलएफ संरचना, आईटी प्रभार आदि)	11.70
1.4	**विविध लागत @ 5%**	25.09
	उप-जोड़ क(1)	**526.79**

2	**उपकरण लागतें**	
2.1	लदान और उतरायी	47.54
2.2	जेट्टी के लिए अग्नि शमन	11.70
2.3	विद्युत कार्य	35.10
2.4	विविध लागत @ 5%	4.72
	उप-जोड़ क (2)	**99.05**
	योग (क) (1+2)	**625.85**
B	**बर्थिंग गतिविधि**	
1	सेवा केंद्र	10.07
		(1230 वर्ग मी. × 81900)
2	ब्रेस्टिंग डॉल्फिन्स	24.18
		(2952 वर्ग मी. ×81900)
3	मूरिंग डॉल्फिन्स	19.26
		(2352 वर्ग मी. ×81900
4	ड्रेजिंग	4.42
		(168000 क्यू. मी. ×263.25)
5	विविध लागत @ 5%	2.90
	योग (ख)	**60.83**
	कुल पूंजी-लागत (क) + (ख)	**686.68**

(नोट: 14% सेवा कर तथा 3% फुटकर सहित)

[03 व 04 जुलाई, 2015 के पिछले प्रस्ताव की तुलना में पत्तन द्वारा परियोजना की इष्टतम क्षमता तथा पूंजी लागत में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है].

(iv) प्रचालन लागत:

(क) एएलबीटी के लिए प्रचालन लागत के आकलन के लिए विचारित मुख्य मानक हैं :

(i) दो बर्थों व अप्रोच ट्रैसल के लिए 8.25 हैक्टे. जल क्षेत्र का आवंटन ।

(ii) भंडारण यार्ड के लिए 50 हैक्टे. भूखंड का आवंटन।

(iii) रु. 19.42/वर्ग मी./माह की दर से विचारित लीज़ किराया तथा लीज़-किराया का 50 प्रतिशत जल-लीज़-किराया ।

(iv) विद्युत लागत रु.14.50 प्रति यूनिट ।

(v) सिविल कार्यों पर मूल्य ह्रास 3.34 प्रतिशत की दर से तथा उपकरणों के लिए 10 प्रतिशत।

(ख). पत्तन द्वारा आकलित प्रचालन लागत नीचे तालिकाबद्ध रूप में दी गई है:

(i). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि..

क्रम सं.	मद का विवरण	अनुरक्षण संबंधी मानक	कुल लागत(रु. करोड़ में)
(i)	**पूंजी-लागत**		
	सिविल लागत		526.79
	उपकरण लागत		99.05
	कार्गो प्रहस्तन के लिए कुल पूंजी-लागत		**625.85**
(ii)	**प्रचालन और अनुरक्षण लागत**		
(क)	विद्युत लागत		2.87
			((((जल क्षेत्र – 6319मी*12मी(ट्रेसल)+6705 वर्ग मी.(बर्थ)))*(10^-4 हैक्टे./वर्ग मी.* (240000 यूनिट प्रति हैक्टे. @ रु.14.5 प्रति यूनिट))
(ख)	मरम्मत और अनुरक्षण		
	सिविल कार्य	(सिविल लागत का1%)	5.27
	उपकरण संबंधी कार्य	(उपकरण संबंधी लागत का 2%)	1.98
(ग)	बीमा	(समग्र स्थायी- परिसंपत्तियों का 1%)	6.26
(घ)	मूल्य ह्रास		
	सिविल कार्य	(सिविल लागत का 3.34%)	17.59
	उपकरण संबंधी कार्य	(उपकरण संबंधी लागत का 10%, पाइपलाइन को छोड़ कर)	9.91
	पाइपलाइन लागत	(पाइपलाइन लागत का 4%)	
(ङ)	लाइसेंस फीस		0.96
			((((जल क्षेत्र – 6319मी*12मी(ट्रेसल)+6705 वर्ग मी.(जेट्टीयां))+*(रु 19.42 प्रति वर्ग मी. प्रति माह)*(रु.12 माह)*(0.5)
(च)	अन्य व्यय (समग्र स्थायी- परिसंपत्तियों का 1%)		6.26
	कार्गो प्रहस्तन के लिए कुल प्रचालन लागत		**51.10**

(ii) बिथंग गतिविधि.

क्रम सं.	मद का विवरण	अनुरक्षण संबंधी मानक	कुल लागत (रु.करोड़ में)
(i)	**पूंजी लागत**		
	सिविल लागत ड्रेजिंग रहित		**56.19**
	ड्रेजिंग		**4.64**
	बर्थिंग गतिविधि के लिए कुल पूंजी-लागत		**60.83**
(ii)	**प्रचालन और अनुरक्षण लागत**		
(क)	मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार	(बर्थ लागत का 1%)	0.56
(ख)	मूल्यह्रास	(सिविल लागत का 3.34%)	2.03
(ग)	बीमा	(समग्र-स्थायी परिसंपत्तियों का 1%)	0.61
	बर्थिंग गतिविधि के लिए कुल प्रचालन-लागत		**3.20**

(v). **वार्षिक राजस्व मांग(एआरआर)**:

(**क**). **कार्गो प्रहस्तन के लिए:**

क्रम सं.	मद का विवरण	(रू. करोड़ में.)
1	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम(पूंजी लागत का 16%)	100.14
2	प्रचालन और अनुरक्षण लागत	51.10
	कुल राजस्व मांग	**151.24**
	राजस्व मांग का आवंटन	
	कार्गो प्रहस्तन प्रभार(95%)	143.67
	विविध प्रभार (5%)	7.56
	कुल राजस्व मांग (कार्गो प्रहस्तन)	151.24

(**ख**). **बर्थ भाड़ा के लिए**.

क्रम सं.	मद का विवरण	(रू. करोड़ में)
1	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम(पूंजी लागत का 16%)	9.73
2	प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत	3.20
	कुल राजस्व मांग	**12.94**

(vi). **प्रशुल्क का आकलन**:

(**क**). **कार्गो प्रहस्तन प्रभार**:

कार्गो की किस्म	क्षमता			दैनिक प्रहस्तन दर(टन/दिन)	क्षमता का प्रतिशत भाग	अपेक्षित राजस्व (मांग)	विदेशी कार्गो (रू./टन)	विदेशी कार्गो (रू./टन)
	विदेशी (64%)	तटीय (36%)	कुल (एमटीपीए)					
क्रूड आयल	3.48	2.23	1.25	120000	6%	9.73	23.43	23.43
पीओएल	5.76	3.68	2.07	24000	47%	80.41	117.15	117.15
अन्य लिक्विड	1.74	1.12	0.63	7200	47%	68.06	456.19	273.72
कुल	**10.98**	**7.03**	**3.95**			**143.67**		

(**ख**). **विविध प्रभार**:

क्रम सं.	मद का विवरण	राशि (रूपयों में)
	विविध राजस्व मांग(करोड़ रु. में)	7.56
	क्षमता(एमटीपीए)	10.98
	विविध प्रभार (रू. प्रति टन)	**6.88**

(**ग**). **बर्थ भाड़ा प्रभार**:

जेएनपीटी के अनुसार बर्थभाड़ा प्रभार प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार परिकलित किए जाते हैं। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुतविवरण नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्रम सं.	मद का विवरण	यूनिट	क्रूड आयल	पीओएल	अन्य लिक्विड	कुल
i	पोत दिवस का निष्पादन		**120000**	24000	7200	
ii.	औसन जीआरटी	टन	72000	48000	36000	
iii.	औसत पार्सल आकार	टन	55000	13250	7077	
iv.	प्रहस्तित किया जाने वाला अपेक्षित भार/मात्रा	टन	3484191	5757449	1742914	10984554
v.	बर्थ दिवसों की औसतन संख्या (iv / i)	दिन	29	240	242	511
vi.	बर्थ घंटे {24 x (v)}	घंटे	697	5757	5810	12264
vii	पोतों की अनुमानित संख्या (iv / iii)	संख्या	63	435	246	
viii.	पोतों के बर्थ से हटने में लगने वाला समय	घंटे	6	6	5	
ix.	बर्थ से हटने में घंटे (vii x viii)	घंटे	380	2607	1231	4219
x.	कुल घंटे(vi + ix)	घंटे	1077	8365	7041	16483
xi.	कुल जीआरटी घंटे (ii x x)	जीआरटी घंटे	77539076	401500615	253482137	732521827

xii.	राजस्व मांग	रू.				129352957
xiii	विदेशी पोत दरें (राजस्व मांग/जीआरटी घंटे)					**0.21**
xiv	तटीय पोत दरें (xiii का 60%)					**0.12**

*(# नोट:विदेशी दर निकलती है रू. 0.17 **अर्थात** [(129352957/732521827)=0.17]*

(vii). **प्रस्तावित दरमान और कार्यनिष्पादन मानक इस प्रकार हैं :**

(**क**). **दरमान**:

दरमान	**राशि (रूपयों में)**	
कार्गो प्रहस्तन(रू. एमटी में)	विदेशी	तटीय
क्रूड	23.43	23.43
पीओएल	117.15	117.15
अन्य लिक्विड	456.19	273.72
विविध प्रभार	6.88	
बर्थ भाड़ा प्रभार (रू. प्रति जीआरटी प्रति घंटा)		
विदेशगामी पोत	0.21	
तटीय पोत	0.12	

(**ख**). **कार्य निष्पादन मानक**:

लिक्विड कार्गो का प्रकार	**कुल बर्थ आऊट-पुट के लिए मानक**
कूड आयल	5000 टन/घंटा
पीओएल	
श्वेत	1000 टन/घंटा
काला	700 टन/घंटा
अन्य लिक्विड	250 टन/घंटा

10.2 जैसा कि 20 जुलाई 2015 को हुई संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया कि जेएनपीटी ने 24 जुलाई 2015 का संशोधित प्रस्ताव उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों और प्रत्याशी बोलीकारों को अपनी अपनी टिप्पणी भेजने के लिए, भेज दिया है। संयुक्त सुनवाई के दौरान उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों और प्रत्याशी बोलीकारों को हमारे 22 जुलाई 2015 के अंतर्गत जेएनपीटी के 24 जुलाई 2015 के संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियों सीधे जेएनपीटी को तथा प्रति प्राधिकरण को भेजने के लिए कहा गया था। इस संबंध में मै. वोपक इंडिया प्रा. लि. (वीआईपीएल)और मै. अदानी पत्तन और स्पेशल इकानोमिक जोन लि. ने 27 जुलाई 2015 को तथा आएमसी लिमिटिड ने 28 जुलाई 2015 अपने अपने ईमेंल जेएनपीटी को तथा इसकी एक एक प्रति हमें भी भेज दी है। जे एनपीटी ने अपने 29 जुलाई 2015 के पत्र के अंतर्गत तथा 11 अगस्त 2015 के ई-मेल के अंतर्गत अपनी टिप्पणियां हमें भेज दी हैं।

11. कुछ प्रत्याशी बोलीकारों जैसे मै. वोपक अंडिया प्रा. लि. (वीआईपीएल)और मै. अदानी पत्तन और स्पेशल इकानोमिक जोन लि. और आईएमसी की टिप्पणियों पर जेएनपीटी के प्रत्युत्तर के परिणामस्वरुप हमारे 03 अगत 2015 के पत्र द्वारा जेएनपी से कुछ स्पाष्टीकरण/उत्तर देने का अनुरोध किया गया। जेएनपीटी द्वारा उनके दिनांक 11 अगस्त 2015 के ई मेल के अंतर्गत प्रतिक्रिया प्राप्त हुई। हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी और उन पर जेएनपीटी के उत्तर नीचे दिए जाते हैं:

क्रम सं.	हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी	जेएनपीटी का उत्तर
(i)	आईएमसी लिमिटिड द्वारा उनके ई-मेल के पत्र दिनांक	जेएनपीटी ने आईएमसी को उत्तर दिया है कि ग्राहक की

	20 जुलाई 2015 में जिसमें उन्होंने जानकारी मांगी है कि क्या बीओटी प्रचालक ग्राहक की मांग के आधार पर किसी विशेष लिक्विड कार्गो जैसे कि उष्मण, प्रशीतन, इनर्ट गैस ब्लैंकिटिंग के लिए विशेष सुविधा प्रदान करने के लिए अलग प्रभार लगा सकता है । जेएनपीटी द्वारा स्पाष्ट किया गया है कि बीओटी प्रचालक प्रधिकरण की अपेक्षित अअनुमति से विशिष्ट लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए अलग अतिरिक्त प्रभार लगा सकता है । 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत 30 वर्ष के लिए निर्धारित प्रशुल्क केवल सूचकांकन की शर्त पर तय है । ऐसा होने के कारण लेएनपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध कि कि क्या बोली के पश्चात जेएनपीटी द्वारा दिया गया यह स्पष्टीकरण संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अनुसार सही है	मांग के आधार पर आई एमसी द्वारा कि उष्मण, प्रशीतन, इनर्ट गैस ब्लैंकिटिंग आदि लिक्विड कार्गो आदि की विशिष्ट सुविधा प्रदान करने के लिए पृथक प्रभार लगा सकता है। प्राधिकरण द्वारा इस मुद्देपर आपत्ति उठाई गई है तथा यह उल्लेख किया जाता है कि ये सभी लिक्विड कार्गो की सामान्य प्रहस्तन प्रक्रिया के भाग नहीं हैं अपितु टर्मिनल के प्रयोक्त की मांग के आधार पर मामलों के अनुसार पृथक पृथक विशिष्ट सेवाएं हैं। ये सुविधाएं ऐच्छिक हैं इसलिए इन पर अतिरिक्त निवेश की आवश्यकता पडती है। इसीलिए यह उत्तर दिया गया कि बीओटी प्रचालक प्रधिकरण के अनुमोदन से अलग प्रभार लगा सकता है इसमें यह तय करपाना संभव नहीं होता है कि सभी सेवाएं जो अपेक्षित हैं ऐच्छिक हैं और बाद में लेनी पड़ सकती हैं इस लिए ऐसी सेवाएं प्रभार पर प्रदान की जाती हैं और इनके लिए प्राधिकरण के अनुमोदन लिया जाता है। प्राधिकरण द्वारा उठायी गई विशेष आपत्ति उठाए जाने पर जेएनपीटी द्वारा उनके 16 अगस्त 2015 के पत्र के अंतर्गत मै. आईएमसी को स्पाष्ट किया गया है कि इसमें उल्लिखित विशिष्ट सेवाओं के लिए विविध प्रभारों से अलग कोइर्ध् अन्य प्रथक प्रभार विशिष्ट लिक्विड कार्गो जैसे कि उष्मण, प्रशीतन, इनर्ट गैस ब्लैंकिटिंग के लिए नहीं लगाया जा सकता।
(ii)	आईएमसी द्वारा मांगी गई जानकरी के संबंध में उनके 20 जुलाई 2015 के ईमेल के संबंध में जिसमें उन्होंने स्पष्टीकरण मांगा है कि क्या बीओटी प्रचालक भंडारण प्रभार के संबंध में निर्णय लेने में स्वतंत्र होगा इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगित है कि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48(1)(घ) के अंतर्गत इस प्राधिकरण द्वारा महापत्तन न्यास या महापत्तन न्यास द्वारा अधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा की जाने वाली भंडारण सेवाओं के लिए अन्य प्रभारों के साथ-साथ भंडारण प्रभार का निर्धारण भी आवश्यक है। इस विषय में जेएनपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया जाता है कि जेएनपीटी के स्पष्टीकरण के अनुसार लिक्विड कागोर् टर्मिनल के लिए भंडारण प्रभारों के विषय में निर्णय लेने के लिए बीओटी प्रचालक को अधिकार देना एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 48(1) (घ) में उल्लिखित अनुसार है और लिक्विड अल्क टर्मिनल से संबंधित अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुरुप हैं	जैसा प्रस्तुति और परियोजना संक्षेप के दौरान आपत्ति उठाई गई कि टैंकफार्म की लागत को परियोजना लागत में नहीं लिया गया है और परियोजना से अलग कर दिया गया है यह पत्तन 50 हैक्ट. भूमि लीज़ पर दे रहा है और इस भूमि पर टैंक फार्म बनाया जाएगा । तत्कालीन परिस्थितियां जैसे सुरक्षा और अन्य पदें आदि के आधार पर टैंक फार्म की वास्तविक लागत तय हो सकेगी। इस समय इसका पूर्वानुमान लगा पाना संभव नहीं है और क्योंकि पत्तन पहले ही भूमि के लिए लाइसेंस फीस ले रहा है।

12. जेएनपीटी द्वारा अपने ईमेल दिनांक 18 अगस्त 2015 (पृष्ठ1255-1280/सी) के अंतर्गत संदर्भगत प्रस्तावित एएलबीटी पर बोर्ड के रेजोल्यूशन और इसके द्वारा बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत कार्यसूची (एजेंडा) की एक प्रति दे दी है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज से पाया गया है कि जेएनपीटी के बोर्ड ने निम्नलिखित रेज़ोल्यूशन पारित किए हैं:

''रेज़ोल्यूशन पारित किया कि संरचना में आंशिक परिवर्तन सहित दो बर्थों के निर्माण के द्वारा कार्गो के संशोधित पूर्व आकलित आवागमन और पिछले 763.79 करोड़ र. की अपेक्षा रू. 654 करोड़ के लागत आकलन पर तथा परियोजना के पूर्वोक्त कुल रू.955 करोड़ के स्थान पर रू.796.51 करोड़ आईडीसी और वित्तीय लागत सहित संशोधित लागत आकलन औ भारत सरकार के मॉडल डाक्यूयमेंट के अनुसार प्रेस के माध्यम से वैश्विक स्तर पर आरएफक्यू आमंत्रित करते हुए परियोजना की पुन: संरचनाकरने का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाए।''

यह भी पारित किया गया कि संशोधित रुपरेखा संशोधित कार्गो आवागमन अनुमान तथा भडारण की सुविधा को पृथक रखने पर विचार करते हुए पुन: संरचित परियोजना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क हेतु प्राधिकरण को प्रस्तुत जेएनपीटी का यह प्रस्तव किया जाए और अनुमोदित किया गया।

यह भी पारित किया गया कि प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क पर विचार करते हुए सरकार के आगामी अनुमोदन और उसे पोत परिवहन पंत्रालय को भेने तथा आवश्यकता पड़ने पर समय समय यपर इस संबंध में स्पष्टीकरण देने के लिए अध्यक्ष महोदय को प्राधिकृत करते हुए रियायत करार ड्राफ्ट सहित एसएफसी ज्ञापन पर एक प्रस्ताव किया जाए और अनुमोदित किया गया।

13. जेएनपीटी के 12 मार्च 2015 व 17 मार्च 2015, 01 अप्रैल 2015 और 02 अप्रैल 2015, 18 जून और 22 जून 2015, 3 जुलाई और 04 जुलाई 2015 तथा 24 जुलाई 2015 की तुलनात्मक स्थिति इस प्रकार है:

क्रम सं.	विवरण	**12** मार्च व **17** मार्च **2015**	**1** अप्रैल व **2** अप्रैल **2015**	**18** जून व **22** जून **2015**	**3** जूलाई व **4** जूलाई **2015**	**24** जूलाई **2015**
I	**इष्टतम क्षमता**					
(क)	लिक्विड कार्गो का प्रतिशत भाग:					
	- क्रूड आयल	3.65%	3.65%	0.00%	5.68%	5.68%
	- पीओएल	63.74%	63.74%	79.19%	46.95%	46.95%
	- अन्य लिक्विड	32.61%	32.61%	20.81%	47.37%	47.37%
(ख)	लिक्विड कार्गो की दैनिक प्रहस्तन दर :					
	- क्रूड आयल	120000	120000	0	120000	120000
	- पीओएल	24000	24000	24000	24000	24000
	- अन्य लिक्विड	7200	7200	7200	7200	7200
(ग)	एक बर्थ् के लिए क्वे की इष्टतम क्षमता = = 0.7 * (एस1*पी1) +(एस2*पी2)+(एस3*पी3) * 365	**5627520**	**5627520**	**5240596**	**5491881**	**5491881**
(घ)	दो बर्थों के लिए क्वे की इष्टतम क्षमता = 0.7 * (एस1*पी1) +(एस2*पी2)+(एस3*पी3) * 365	**11255041**	**11255041**	**1048119 2**	**10983761**	**10983761**

II	**पूंजी-लागत**					
क.	**कार्गो प्रहस्तन गतिविधि**:					
(क)	**सिविल लागत**					
(i)	पंहुच ट्रेसल	264.98	264.98	280.8	487.95	487.95
(ii)	पैदल पथ	1.95	1.95	1.64	2.05	2.05
(iii)	अन्य लागत		0.00	11.7	11.7	11.7
(iv)	विविध लागत @ 5%	13.35	13.35	14.71	25.09	25.09
	कुल सिविल लागत **(क)**	**280.28**	**280.28**	**308.85**	**526.79**	**526.79**
(ख)	**उपकरण लागत**					
(i)	**डॉक लाइनें**					
	36" ф क्रूड आयल लाइन	24.30	24.30	-	-	
		(9000 मी.*27000)	(9000 मी.*27000)	-	-	
	24" ф पीओएल लाइन	28.80	28.80	-	-	
		(18000 मी.*16000)	(18000 मी.*16000)	-	-	
	20" ф खादय तेल लाईन	13.05	13.05	-	-	
		(9000 मी.*14500)	(9000 मी.*14500)	-	-	
	16" ф रसायन लाइन	22.50	22.50	-	-	
		(18000 मी.*12500)	(18000 मी.*12500)	-	-	
	8" ф रसायन लाइन	22.50	22.50	-	-	
		(9000 मी.*25000)	(9000 मी.*25000)	-	-	
	डॉक लाइनों का जोड़	**111.15**	**111.15**	**0**	**0**	
(ii)	**लोडिंग आर्म**			47.54	47.54	
	क्रूड आयल के लिए	10.00				
		(2 सं. *5 करोड़)				
	पीओएल के लिए	27.00				
		(6 सं.* 4.5 करोड़)				47.54
	खाद्य तेल के लिए	0.63				
	रसायन लाइन के लिए	2.00				
	लोडिंग आर्म्स का जोड़	**39.63**	**39.63**	**47.54**	**47.54**	**47.54**

(iii).	**रिक्तीकरण सुविधाएं**					
	जल, वायु, नाईट्रोजन बंकरिंग लाइनें	0.77	0.77	-	-	
	टैंक स्वचालन	3.96	3.96	-	-	
		(44 सं.*900000)	(44 सं.*900000)	-	-	
	नियंत्रण एवं मॉनीटरिंग प्रणाली	5.00	5.00	-	-	
	टीएलएफ प्रणाली कंपोजिट वर्क आफ पाईपिंग, पंपिंग स्टेशन, विद्युत व टर्मिनल के स्वचालन कार्य	-	-	-	-	
	पीओएल के लिए	5.78	5.78	-	-	
		(17 प्रत्येक बे*34 लाख)	(17 प्रत्येक *34 लाख)	-	-	
	खाद् तेल के लिए	0.68	0.68	-	-	
		(2 प्रत्येक बे * 34 लाख)	(2 प्रत्येक बे * 34 लाख)	-	-	
	रसायन के लिए	2.38	2.38	-	-	
		7 प्रत्येक प्रत्येक बे*34 लाख)	7 प्रत्येक बे *34 लाख)	-	-	
	रिक्तीकरण सुविधाओं का जोड़	**18.57**	**18.57**	**0**	**0**	
(iv)	**जेट्टी के लिए अग्निशामक**	4.5	4.5	11.70	11.70	11.70
(v)	**विद्युतीय कार्य**	-	-	35.10	35.10	35.10
(vi)	**विविध लागत @ 5%**	8.69	8.69	4.72	4.72	4.72
	कुल उपकरण लागत(ख)	**182.54**	**182.54**	**99.05**	**99.05**	**99.05**
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत (क+ख)	**462.82**	**462.82**	**407.92**	**625.85**	**625.85**
ख.	**बर्थिंग गतिविधि**:					
	सेवा प्लेटफार्म	10.49	10.49	10.07	10.07	10.07
	ब्रेस्टिंग डॉल्फिंस	18.88	18.22	24.18	24.18	24.18
	मूरिंग डॉल्फिंस	35.22	35.28	19.26	19.26	19.26
	क्विक रिलीजु हुक्स	2.76	2.76			
	फ्रेंडर्स	0.48	0.48			

	ड्रेजिंग	3.51	3.51	220.11	4.42	4.42
	अन्य लागतें	2.26	2.26			
	विविध लागत @ 5%	3.62	3.62	13.68	2.90	2.90
	बर्थिंग गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत	**77.72**	**76.10**	**287.30**	**60.83**	**60.83**
ग.	**भंडारण गतिविधि**					
(क)	सिविल लागत	75.61	75.61	-	-	
(ख)	यांत्रिक लागत	143.35	143.35	-	-	
	भंडारण गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत **(ग).**	**218.96**	**218.96**	-	-	
घ	परियोजना की कुल पूंजी लागत **(क + ख + ग)**	**757.88**	**757.88**	**695.21**	**686.68**	**686.68**
III.	प्रचालन लागत.					
क.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:					
	(क). विद्युत लागत	4.45	4.45	19.72	20.27	2.87
		(भूखंड- 36.5 है.*240000* रू. 14.5 प्रति यूनिट) जल क्षेत्र - 7200 मी.*15 मी. (ट्रेसल) + 400 मी.*50 मी. (जेट्टीयां)) * (10^-4 हैक्टे./वर्ग मी.) * (240000 यूनिट प्रति हैक्टे.) * (रू. 4.5 प्रति यूनिट)		जल क्षेत्र- 5000 मी.*12 मी. (ट्रेसल) + 6705 वर्ग मी. बर्थ) * (10^-4 हैक्टे./वर्ग मी.) * (240000 यूनिट प्रति हैक्टे.) * (रू. 4.5 प्रति यूनिट)	जल क्षेत्र - 5000 मी.*12 मी. (ट्रेसल) + 6705 वर्ग मी. बर्थ) * (10^-4 हैक्टे /वर्ग मी.) * (240000 यूनिट प्रति हैक्टे.) * (रू. 4.5 प्रति यूनिट)	((((जल क्षेत्र - 6319 मी.*12 मी.(ट्रेसल)+ 6705 वर्ग मी.(बर्थ)))*(10^-4 हैक्टे /वर्ग मी.* (240000 यूनिट प्रति हैक्टे.@ (रू. 14.5 प्रति यूनिट))
	(ख). मरम्मन और अनुरक्षण					
	- सिविल कार्य(सिविल लागत का 1%)	2.80	2.80	3.09	5.27	5.27
	- उपकरण लागत (उपकरण लागत का 2%)	3.65	3.65	1.98	1.98	1.98
	(ग). बीमा (समग्र स्थायी	4.63	4.63	4.08	6.26	6.26

	परिसंपत्तियों का 1%)					
	(घ). Depreciation					
	- सिविल कार्य(सिविल कार्य का 3.34%)	9.36	9.36	10.32	17.59	17.59
	- उपकरण लागत (उपकरण लागत का 10% पाइपलाइन लागत को छोड़कर)	7.14	7.14	9.91	9.91	9.91
	- पाइपलाइन लागत / भंडारण टैंक लागत	4.45	4.45		0.00	0.00
	(ई) लाइसेंस फीस	1.49	1.49	12.43	12.61	0.96
	(च). अन्य व्यय (समग्र स्थायी परिसंपत्तियों का 1%)	4.63	4.63	4.08	6.26	6.26
	कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रचालन लागत **(क)**	**41.19**	**42.60**	**65.60**	**80.15**	**51.10**
ख.	<u>बर्थिंग गतिविधि:</u>					
	(क) मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार (बर्थ लागत का 1%)	0.76	0.77	0.56	0.56	0.56
	(ख) मूल्यह्रास (बर्थ लागत का 3.34%)	2.54	2.56	9.60	2.03	2.03
	(ग) बीमा(1% बर्थ लागत का 1%)	0.76	0.77	2.87	0.61	0.61
	<u>बर्थिंग गतिविधि</u> के लिए प्रचालन लागत **(ख)**	**4.06**	**4.09**	**13.03**	**3.20**	**3.20**
ग.	<u>भंडारण गतिविधि:</u>					
(i)	<u>पीओएल व अन्य लिक्विड भंडारण टैंक फार्म</u>					
	(क). विद्युत लागत	12.70	12.70	-	-	-
	(ख). मरम्मत व अनुरक्षण			-	-	-
	- सिविल कार्य (सिविल लागत का 1%)	0.76	0.76	-	-	-
	- उपकरण लागत (उपकरण लागत का 2%)	2.87	2.87	-	-	-
	(ग). बीमा (समग्र स्थायी	2.19	2.19	-	-	-

	परिसंपत्तियों का 1%)					
	(घ). मूल्यह्रास			-	-	-
	- सिविल कार्य(सिविल लागत का 3.34%)	2.53	2.53	-	-	-
	- उपकरण लागत	6.65	6.65	-	-	-
	- भंडारण टैंक लागत - (भंडारण टैंक लागत का 4%)	3.07	3.07	-	-	-
	(च). लाईसेंस फीस	0.44	8.51	-	-	-
				-	-	-
	(छ). अन्य व्यय (समग्र स्थायी परिसंपत्तियों का 1%)	2.19	2.19	-	-	-
	पीओएल व अन्य लिक्विड भंडारण टैंक फार्म के लिए प्रचालन लागत(ग).	**33.39**	**41.46**	**-**	**-**	**-**
IV	**अनुमानित राजस्व मांग व अपफ्रंट प्रशुल्क**					
क.	**कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:**					
(i).	**अनुमानित राजस्व मांग**					
	(क.) कुल प्रचालन लागत	41.19	42.60	65.60	80.15	51.10
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम @ 16%	74.05	74.05	65.26	100.14	100.14
	(ग). लिक्विड प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व मांग	**115.24**	**116.65**	**130.86**	**180.29**	**151.24**
(ii).	**राजस्व मांग का अनुपात**					
	(क). लिक्विड प्रहस्तन प्रभार (95%)	109.48	110.82	124.32	171.27	143.67
	(ख). विविध प्रभार (5%)	5.76	5.83	6.54	9.01	7.56
	(ग). लिक्विड प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व मांग	**115.24**	**116.65**	**130.86**	**180.29**	**151.24**
(iii).	**लिक्विड प्रहस्तन प्रभार**					
क	**कार्गो प्रहस्तन प्रभार**					
	(क). लिक्विड प्रहस्तन प्रभार					

	- राजस्व मांग (करोड़ रु.)	109.48	110.82	124.32	171.27	143.67
	- क्षमता (मिलियन मी. टन प्रति वर्ष)	11.25	11.25	10.48	10.98	10.98
	- प्रतिटन प्रहस्तन दर (रुपयों में.) (विदेशी)					
	- क्रूड आयल	20.86	21.11	0.00	32.63	23.43
	- पीओएल	104.28	105.56	118.42	163.15	117.15
	- अन्य लिक्विड	347.62	351.88	394.74	543.83	456.19
	(**ख**). **विविध प्रभार**					
	- राजस्व मांग (करोड़ रू)	5.76	5.83	6.54	9.01	7.56
	- क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष)	11.25	11.26	10.48	10.98	10.98
	-विविध प्रभार(रु.प्रति टन)	**5.12**	**5.12**	**6.25**	**8.21**	**6.88**
ख.	**भंडारण गतिविधि**:					
(i).	**पीओएल व अन्य लिक्विड भंडारण टैंक फार्म**					
	अनुमानित राजस्व मांग					
	(क). कुल प्रचालन लागत	33.39	41.46	-	-	-
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम @ 16%	35.03	35.03	-	-	-
	(ग). भंडारण गतिविधि से कुल राजस्व मांग	**68.42**	**76.49**	**-**	**-**	**-**
	टैंक फार्म की क्षमता किलो लीटर में	620590	620590	-	-	-
	प्रचालन दिवस	365	365	-	-	-
	इष्टतम उपयोग	70%	70%	-	-	-
	प्रति दिन प्रति टन भंडारण प्रभार **(**रुपयों में.**)**	**4.32**	**4.82**	-	-	-
	प्रति मास प्रति टन भंडारण प्रभार **(**रुपयों में**)**	**129.46**	**144.72**	-	-	-
ग	**बर्थ किराया प्रभार**					
	(क) प्रचालन लागत	4.09	4.09	13.03	3.20	3.20
	(ख) नियोजित पुंजी पर प्रत्यागम @ 16%	12.26	12.26	45.97	9.73	9.73
	(ग) बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व मांग	**16.35**	**16.35**	**59.00**	**12.94**	**12.94**
	बर्थ किराया प्रभार (प्रति	**0.39**	**0.39**	**0.85**	**0.21**	**0.21**

	जीआरटी दर प्रति घंटा) विदेशगामी पोतों के लिए **(**रुपयों में.**)**					
	बर्थ किराया प्रभार (प्रति जीआरटी दर प्रति घंटा) तटीय पोतों के लिए **(**रुपयों में.**)**	**0.23**	**0.23**	**0.51**	**0.12**	**0.12**

14. इस मामले से संबद्ध परामर्शी कार्रवाई का रिकार्ड इस प्राधिकरण के कार्यालय में लिखित रुप में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों के उद्धरण और संबंधित पार्टियों के वाद-विवाद विवरण उन्हें पृथक-पृथक भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसवाईट http://tariffauthority.gov.in. पर उपलब्ध रहेंगे ।

15. इस मामले पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्न स्थिति स्पष्ट होती है ।

(i) जेएनपीटी ने क्रूड आयल, पैट्रोलियम और आयल लुब्रीकेंट्स (पीओएल) और अन्य लिक्विड कार्गो (जिनमें खाद्य तेल रसायन और शीरा आदि शामिल हैं) को पब्लिक प्राईवेट पार्टनरशिप (पीपीपी) पद्धति के अनुसार डिजाईन, बिल्ड, फायनेंस, आप्रेट और ट्रांस्फर(डीबीएफओटी) के आधार पर प्रहस्तन करने के लिए जेएनपीटी पर अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल(एएलबीटी)के निर्माण पर जोर दिया है ।

इस संबंध में ज्ञातब्य है कि अक्तूबर 2013 में,जेएनपीटी द्वारा पेश किए गए पिछले प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा आयल, पैट्रोलियम और आयल लुब्रीकेंट्स (पीओएल) और अन्य लिक्विड कार्गो जैसे तरल कार्गो के प्रहस्तन हेतु एएलबीटी के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारण करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/50/2013-जेएलपीटी दिनांक 31 दिसंबर 2013 जारी किया था । यह आदेश भारत सरकार के राजपत्र में राजपत्र सं. 38 पर अधिसूचित किया गया था ।

जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत मसौदे में यह देखा गया है कि केबीनेट कमेटी की फीडबैक पर पब्लिक प्राईवेट पार्टनरशिप अप्रूवल कमेंटी (पीपीपीएसी) ने जेएनपीटीको अपना अनुमोदन प्रदान कर दिया है तथा प्रत्याशी बेालीकारों ने घटी हुई पूंजी लागत के स्तर के अनुरुप परियोजना की संरचना पुन: तैयार करने का निर्णय लिया है ।

इसके पश्चात संदर्भाधीन मामले में परामर्शी प्रक्रिया के अधीन प्रत्याशी बोलीकारों से प्राप्त हुई जानकारी के आधार पर जेएनपीटी ने संदर्भगत प्रस्ताव के दायरे मं आने वाले पृथक-पृथक भंडारण प्रभार को शामिल नहीं किया है । वर्तमान प्रस्ताव और दिसंबर 2013 के जेएनपीटी के आदेश के अंतर्गत परियोजना-मानकों के मुख्य अंतर नीचे दिए जाते हैं:

(रु. करोड़ में.)

विवरण	**दिसंबर 2013 के आदेशानुसार**	**वर्तमान प्रस्ताव अनुसार**
भंडारण के लिए आवंटित की जाने वाला भूखंड	**73** हैक्टे.	शून्य
दो बर्थों वाली संरचना की इष्टतम क्षमता	**15.78 एमएमटीपीए**	**10.98 एमएमटीपीए**
पूंजी लागत		
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि		
-सिविल लागत	282.66	526.79
-उपकरण लागत	266.76	99.06
बर्थिंग गतिविधि	75.93	60.83

भंडारण गतिविधि		
-सिविल लागत	386.21	शून्य
उपकरण लागत	30.43	शून्य
कुल	**1041.99**	**686.68**
टैंक फार्म क्षमता	1.28 **मिलियम कि.ली.**	**-लागू नहीं-**

(ii) जेएनपीटी ने मार्च 2015 व अप्रैल 2015 के आरंभिक प्रस्तावों में भंडारण संबंधी गतिविधियों से संबंधित पूंजी एवं प्रचालन लागत को शामिल किया था और लिक्विड कागों के भंडारण के लिए अलग दरों का प्रस्ताव किया था लेकिन जेएनपीटी ने जून व जूलाई 2015 के प्रस्ताव में इस कारण कि प्रत्याशी बोलीकारों ने पहसूस किया है कि इष्टतम क्षमता के स्तर का बजुत बड़ा टैंक फार्म तैयार करने की पमंजी लागत बहुत अधिक होगी और संदर्भाधीन परियोजना की लागत में टैंक फार्म के निर्माण से संबंधित बहुत बड़ी पूंजी लागत शामिल करने से यह परियोजना अव्यावहारिकहो जाएगी। इस प्रकार प्रत्याशी बोलीकारेां की आवश्यकता के अनुरुप, लिक्विड कार्गो के आवागमन की आवश्यकता के अनुसार , टैंक फार्म के निर्माण में चरण-वार (फेस-वाइज़) निर्माण की छूट की आवश्यकता अनुसार संदर्भित प्रस्ताव में भडारण सुविधाओं के निर्माण को पृथक करने का प्रस्ताव किया गया है। हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी के प्रत्युत्तर में जेएनपीटी ने जानकारी दी है कि भंडारण सुविधाओं के निर्माण का पृथक्कीकरण लिक्विड कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क दिशा निर्देशों के अनुसार है । जेएनपीटी द्वारा दी गई जानकारी सही नहीं है। क्योंकि अनुलग्नक-IV की धारा 4.2 के (लिक्विड बल्क टर्मिनल पर दी गई सुविधाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु मानक) के अनुसार इसमें भंडारण के लिए केवल यार्ड और टैंक आदि का सिविल निर्माण कार्य ही शामिल है। इसके बावजूद जेएनपीटी ने अपने 24 जुलाई 2015 के प्रस्ताव में न तो भंडारण सुविधाओं के लिए पूंजी लागत लगाई है और न ही लिक्विड कागों के भंडारण के लिए पृथक प्रभार का निर्धारण किया है। इस संबंध में जेएनपीटी ने, पत्तन पर भारत पैट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड और इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा प्रचालित लिक्विड टर्मिनलों की तरफ ध्यानाकर्षित किया है। जहां पृथक टैंक-फार्म, टर्मिनल प्रचालक सहित, निजि तौर पर प्रचालित हैं ।

इस संबंध में यह उललेख करना प्रासंगिक होगा कि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48(1)(घ) के अनुसार महापत्तन न्यास द्वारा अधिकृत व्यक्ति द्वारा प्रदान की जाने वाली भंडारण सुविधाओं के लिए अन्य प्रभारों के साथ-साथ भंडारण प्रभार निर्धारित करना भी आवश्यक है इसके अलावा 2008 के अपफ्रंट दिशानिर्देशों में लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों जिन्हें प्रस्ताव तैयार करते समय जेएनपीटी ने आधार माना है, में उल्लेख किया है कि कुल वार्षिक राजस्व मांग का अनुपात प्रहस्तन प्रभारों और विविध प्रभारों के बीच 95:5 प्रतिशत होना चाहिए। प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में उल्लेख है कि अन्य प्रभारों जैसे कार्गो के लदान/उत्तरायी प्रभार (जैसी भी स्थिति हो) घाट भाड़ा औा पाइप् लाइनों के माध्यम से सहन आदि जैसे के अतिरिक्त, प्रहस्तन प्रभारों के अंतर्गत टैंकों में भंडारण के लिए भंडारण प्रभार शामिल होंगे। अब जब ऐसी स्थिति वैधानिक जेएनपीटी के ध्यान में लायी गई है जेएनपीटीने संदर्भगत प्रस्ताव के दायरे से भंडारण सुविधा को अलग करने का चुनाव किया है ।

इसके पश्चात एक प्रत्याशी बोलीकार मै. आईएमसी लि. द्वारा मांगी गई स्पष्टता के संबंध में जेएनपीटी ने उल्लेख किया है कि लगभग 50 हैक्टे. भूमि जो भंडारण सुविधा के लिए है टैंकनिर्माण के लिए सफल प्रल्याशी को लीज़ पर दी जाएगी तथा बीओटी प्रचालक भंडारण प्रभार संबंधी निर्णय करने के लिए स्वतंत्र होगा। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि पूर्वोक्त अनुरुप महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 के अंतर्गत इस प्रधिकरण द्वारा महापत्तन न्यास या पत्तन न्यास द्वारा अधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा भंडारण सेवाएं प्रदान करने के लिए अन्य प्रभारों के साथ भंडारण प्रभार का निर्धारण भी अपेक्षित है। इसके अलावा 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लेख के अनुसार 30 वर्ष के लिए निर्धारित प्रशुल्क केवल सूचकांकन की शर्त पर है। ऐसी स्थिति में, बोली के पश्चात जेएनपीटी को बीओटी प्रचालकों द्वारा

भंडारण प्रभार संबंधी निर्णय करने की स्वतंत्रता देना, न तो एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 48 (1) (घ) के अनुसार है और न ही संदर्भ प्रशुल्क दिशा निर्देश-2013 के साथ मेल खाता है।

फिर भी जैसा कहा गया है जेएनपीटी न्यासी बोर्ड ने भंडारण प्रभार को संदर्भाधीन प्रस्ताव में प्रशुल्क निर्धारण के दायरे से बाहर रखने का अनुमोदन किया है। यह प्राधिकरण पत्तनद्वारा प्रशुल्क निर्धारण करने के दायरे से भंडारण प्रभार को पृथक करने के निर्णय पर ही विश्वास करने/मानने पर बाध्य है और इस प्रकार केवल प्रहस्तन और विविध प्रभार के निर्धारण पर कार्रवाई करता है। यह स्पष्ट किया जाता है कि अपफ्रंट भंडारण प्रभार का प्रस्ताव न करने से उत्पन्न होनेवाली जटिलताओं के लिए केवल जेएनपीटी ही पूरी तरह उत्तरदायी होगा।

इससे आगे , बीपीसीएल और आईओसीएल पर प्रशुल्क प्रबंधन के संदर्भ में यहां यह कहना प्रासंगिक होगा कि बीपीसीएल, जेएनपीटी में बीओटी प्रचालक है जबकि आईओसीएल के संबंध में ऐसी स्थिति दिखायी नहीं देती है। इसलिए आईओसीएल, इस प्राधिकरण के नियमित दायरे में नहीं आता है । इसलिए यह प्राधिकरण आईओसीएल में विद्यमान प्रशुल्क व्यवस्था के बारे में कोई टिप्पणी करने की स्थिति में नहीं है। लेकिन बीपीसीएल के बारे में कि यह टैंक-प्रचालन का कार्य करता है जैसा कि जेएनपीटी ने उल्लेख किया है, एमपीटीएक्ट की धारा 48 के साथ पठित धारा 42(4) के अनुसार यह अपेक्षा की जाती है कि एमपीटी एक्ट की धारा 42(3) के अंतर्गत अधिकृत व्यक्ति द्वारा प्रदत्त मान्य सेवाओं के लिए प्राधिकरण द्वारा दरें अधिसूचित की जाएं। अभी तक बीपीसीएल, से भंडारण प्रभार लगाने के लिए अनुमोदन हेतु कोई प्रस्ताव नहीं आया है। यह मामला बीपीसीएल के साथ अलग से उठाया जा रहा है ।

(iii) महापत्तन न्यासेां पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हुतु संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में उल्लेख है कि यदि महापत्तन न्यास के विचार से उस महापत्तन न्यास पर या किसी अन्य पहा पत्तन न्यासपर किसी विशिष्ट वस्तुसव्तु के लिए संदर्भ प्रशुल्क का प्रतिनिधित्च नहीं करता है तो महापत्तन उस परियोजना का विस्तृत विवरण और संतोषजनक औचित्य देते हुए दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत इस प्रधिकरण को संदर्भ प्रशुल्क के पुन: निर्धारण का प्रस्ताव भेज सकता है ।

संदर्भगत मामले में क्योंकि अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए(दो बर्थों के निर्माण के आधार पर क्रूड आयल, पीओएल ओर अन्य लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए) दिसंबर 2013 के आदेश के अंतर्गत सदर्भ प्रशुल्क पहले ही निर्धारित किया जा चुका है । यह भी कि जेएनपीटी ने वर्तमान प्रस्ताव में भी दो बर्थवाले अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल में क्रूड आयल, पीओएल ओर अन्य लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन की बात की है, इसलिए जेएनपीटी को नये प्रशुल्क दर की आवश्यकता पर विचार करने के लिए कहा गया । इस संबंध में परियोजना की लागत में बहुत बड़े परिवर्तन के लिए विचार करते हुए पत्तन द्वारा पणधारियों और कैबिनेट कमेटी की फीडबैक् के आधार पर लिक्विड बल्क टर्मिनल पर नये संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण पर आगे की कार्रवाई करने के लिए जोर डाला गया है । तदनुसार लेएनपीटी का इस प्रस्ताव, लिक्विड टर्मिनल के लिए अपफ्रंट निदशानिर्देश में निर्धारित मानकों का अनुसरण करते हुए संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के आधार पर नया संदर्भ प्रशुल्क नय करने के लिए कार्रवाई की जाती है ।

(iv) पूर्वोक्तानुसार जेएनपीटी द्वारा यह प्रस्ताव मार्च 2015 में प्रस्तुत किया गया था। तत्पश्चात जेएनपीटी द्वारा 01 और 02 अप्रैल 2015 के पत्रों के अंतर्गत इस प्रस्ताव को संशोधित कर दिया गया। इसके पश्चात हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण के उत्तर में जेएनपीटी ने अपने 13 अप्रैल, 2015 के पत्र के माध्यम में किराये पर बर्थ संबंधी संशोधित परिकलन प्रस्तुत किया।इससे आगे संयुक्त सुनवाई में हुई चर्चा के आधारपर जेएनपीटी ने अपने 18 और 22 जून 2015 के पत्र के माध्यम से अपना संशोधित

प्रस्ताव प्रस्तुत किया । इस प्रस्ताव में संशोधन के अंतर्गत भंडारण प्रभारों को लगाने का मुद्दा प्रस्ताव के दायरे से बाहर रखा गया । उसके पश्चात जेएनपीटी ने अपने 03 जुलाई 2015 तथा 04 जुलाई 2015 के पत्र के अंतर्गत पुन: अपना प्रस्ताव रखा जिसमें 50 हैक्टे. भूमि में भंडारण क्षेत्र के संबंध में लाइसेंस फीस और विद्युत लागत की बात की गई तत्पश्चात आखिरी मौके पर जेएनपीटी द्वारा अपने 24 जुलाई 2015 के पत्र द्वारा प्रस्ताव में टंकण् से संबंधित त्रुटियों को दूर करते हुए, पुन: संशोधित प्रस्ताव पेश किया गया जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में परिवर्तन की सूचना/जानकारी के मद्देनजर जेएनपीटी का यह प्रस्ताव का समयबद्धत्र ढंग निपटान न किया जा सका जैसा कि संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश में कहा गया है । मामले पर कार्रवाई के दौरान प्रस्तुत अद्यतन संशोधित प्रस्ताव इस विश्लेषण में विचारित है।

(v) जेएनपीटी के अनुसार क्रूड आयल, पीओएल और अन्य कार्गो के क्रमश: 5.68%, 46.95% और 47.37% भाग के आधार पर तथा क्रूड आयल, पीओएल और अन्य कार्गो के क्रमश: 5000 टन/घंटा, 1000 टन/घंटा और 300 टन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए, जैसा कि जेएनपीटी द्वारा लिक्विड कार्गो टर्मिनल के लिए स्वयं अपनाए गए, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों में निर्धारित है, एक बर्थ की 24 घंटे, 365 दिन के लिए 70% प्रयोग के हिसाब से 5.49 मि.मी. टन एक वर्ष के लिए प्रति वर्ष निकलती है। इस प्रकार जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव में 10.98 एमएमटीपीए पर 2 बर्थों की सुविधा की अधिकतम क्षमता पर विचार किया है जबकि जेएनपीटी के अनुमान के मुताबिक कार्गो का आवागमन क्रूड आयल, पीओएल, अन्य लिक्विड का कार्गो आवागमन वर्ष 2034-35 तक 6.79 एमएमटीपीए तक पंहुचने की आशा है। उपर्युक्त स्थिति में जेएनपीटी को 10.98 एमएमटीपीए की क्षमता, जो दर्शायी गई 6.79 एमएमटीपीए से लगभग दो गुणी है, की सुविधा तैयार करने के लिए सिविल और उपकरणीय दोनों बुनियादी संरचनात्मक बुनियादी सुबिधाओं में व्यर्थ में 20 वर्ष पूर्व निवेश करने की क्या आवश्यकता है, पर विचार करने का अनुरोध किया गया है । इसके अतिरिक्त इससे यह भी पता चलता है कि यद्यपि एक बर्थ् की विशेषताएं भले ही पहले चरण में उल्लिखित लगभग 6.79 एमएमटीपीए कार्गो के प्रहस्तन के लिए पर्याप्त न हो, 2 बर्थों से उतपादन क्षमता अत्याधिक होगी।

इस संबंध में जेएनपीटी का विचार है कि 10.98 एमएमटीपीए का क्षमता परिकलन अपफ्रंट दिशानिर्देशों में दिए गए सूत्र पर आधारित है। तथापि इसे अन्य संबद्ध गतिविधियों के लिए आवश्यक समय घटकों को जैसे कि पोतों की बर्थिंग और डी-बर्थिंग, सीमा-कर, अनुमति सर्वेक्षण, उपकरण लगाना और उन्हें सेट करना जहां कहीं आवश्यक हो, प्रचालन के बाद सर्वेक्षण ,पायलटों द्वारा प्रतीक्षा तथा नौचालन के लिए अनुमति आदि को प्रभावित नहीं करता है। उपर्युक्त घटकों पर विचार करते हुए जेएनपीटी का मत है कि 2 बर्थों की वास्तविक क्षमता 7.5 से 8 एमएमटीपीए होगी। जेएनपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि 7.5एमएमटीपीए के कार्गोके प्रहस्तन के लिए परियोजना तैयार करते वक्त डीपीआर में भी कम से कम दो बर्थों की कनफिग्रेशन की मांग निर्धारित की गई है।

उपर्युक्त संसूचित चिश्रिसप्प संबद्ध गतिविधियों के लिए आवश्यक समय को शामिल करने संबंधी दिशानिर्देशों के बारे में जेएनपीटी की स्वीकारोक्ति के संबंध में उल्लेख है कि लिक्विड बल्क कार्गो सहित किसीभी वस्तु के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों के निर्धारण में जैसा निर्धारित है इष्टतम क्वे क्षमता परिकलन में 70 प्रतिशत का प्रयोगी घटक की क्षमता के लिए परिकलन ककरने का उल्लेख है। फिर भी जेएनपीटी के द्वारा दो बर्थों के होने तथा यह कि बोर्ड द्वारा दो बर्थों की विशिष्टता को अनुमोदित कर दिया गया है और चूंकि डीपीआर में दो बर्थों की बात की गई है और यह कि किसी प्रत्याशी बोलीकार ने दो बर्थों के प्रति कोई आपत्ति नहीं की है यह प्राधिकरण दो बर्थो की विशिष्टता वाले संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन के लिए आगे की कार्रवाई करती है ।

(vi) जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव में क्रूड आयल पाइप लाईन का आयामी उल्लेख 36'ø, पीओपी पाइप लाइन का 24'ø, खाद्य तेल पाइप लाइन का 20' ø और दो रसायन पाइप लाइनों का 16' ø व 8'ø किया है । पाइपलाइन आयाम और इष्टतम क्षमता परिकलन में विचारित प्रत्येक प्रकार के लिक्विड कार्गो की प्रहस्तन दरों के बीच तालमेंल स्थापित ककरने के लिए विशेष अनुरोध के संबंध में जेएनपीटी ने कहा है कि इष्टतम क्षमता परिकल में विचारित दरें 2008 के दिशानिर्देशानुसार हैं तथा पाइपलाइनों का आयाम आरएफपी

अवस्था के दौरान विस्तृत इंजीनियरी के दौरान तय किया जाएगा। इस संबंध में परामर्श दिया जाता है कि लेएनपीटी यह सुनिशित करे कि प्रचालक द्वारा विनियोजित पाइपलाइनें परियोजना की प्रहस्तन दरों और इष्टतम क्षमता के अनुरुप ही होंगी। इससे बढ़कर प्रयोक्ता के हित को ध्यान में रखते हुए जेएनपीटी से भी अनुरोधहै कि रियायतग्राही करार में पाइदपलाइनों की न्यूनतम आवश्यकता को भी ध्यान में रखे । वह यह भी सुनिश्चित करे कि प्रचालक उच्च आयाम वाली पाइपलाइनों और उच्चतर पंपिग दर का प्रयोग न करे जिसके परिणामस्वरुप सुविधा की इष्टतम क्षमता के निर्धारण के लिए विचारित निष्पादन की अपेक्षा लिक्विड कार्गो बर्थ पर उच्चतर निष्पादन प्राप्त होने लगे। जेएनपीटी को परामर्श दिया जाता है कि जहां प्रचालक उच्चतर आयाम की पाइपलाइनें लगाता है उन पर निगाह रखे और इस संबंध में रियायत करार में यदि आवश्यक हो तो उचित प्रावधान शामिल करे।

(vii) जेएनपीटी ने प्रस्तावित सुविधा के लिए 500000 वर्गमीटर (50 हेक्टेयर) भू-क्षेत्र और 82533 वर्गमीटर (8.25 हेक्टेयर) जल क्षेत्र आबंटित करने का प्रस्ताव किया है। जैसा कि पहले स्पष्ट किया गया है, 500000 वर्ग मीटर का क्षेत्र भण्डारण सुविधा के लिए निर्धारित किया गया है और इसे सफल बोली लगाने वाले को पट्टा किराया आधार पर टैंक फार्म निर्माण के लिए पट्टे पर दिया जाएगा। चूंकि जेएनपीटी ने वर्तमान संदर्भित प्रस्ताव से भण्डारण प्रभारों की उगाही को असम्बद्ध करने का निर्णय लिया है, यह प्राधिकरण भण्डारण सुविधा के लिए निर्धारित किए जाने के लिए संकल्पित क्षेत्र के उपयोग, पर्याप्तता अथवा अपर्याप्तता पर गहराई से विचार नहीं करना चाहता। प्रसंगवश, जेएनपीटी ने प्रचालन लागत परिकलन में 50 हैक्टेयर भूमि के लिए पट्टा किराया और बिजली प्रभारों में अलग अलग नहीं दिखाया गया है। विभक्त नहीं किया गया है।

(viii). इष्टतम क्षमताः

(क) तरल कार्गो अर्थात कच्चा तेल, पीओएल और अन्य तरल की क्रमशः 5.68%, 46.95% और 47.37% के प्रतिशत हिस्से और उक्त तरल कार्गो के क्रमशः 120000 टन/दिन, 24000 टन/दिन और 7200 टन/दिन और 70% उपयोगिता के प्रहस्तन प्रभारों पर विचार करते हुए, जेएनपीटी, ने दो बर्थ संस्थिति के लिए 10.98 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष (एमएमटीपीए) पर निर्धारित की है।

(ख) सूचित किया गया है कि तरल कार्गो अर्थात कच्चा तेल, पीओएल और अन्य तरलों के क्रमशः 5.68%, 46.95% और 47.37% के प्रतिशत हिस्सा हाल ही की परिवहन स्थिति के आधार पर है। प्रत्याशी बोली-कर्ताओं में से एक यानी मैसर्ज आईएमसी लिमिटेड (आईएमसीएल) के निवेदन के आधार पर कि टर्मिनल के लिए संकल्पित क्षमता पीओएल प्रहस्तन की ओर झुकी हुई है, जेएनपी ने पीओएल के विभिन्न तारीखों में प्रस्तुत प्रस्तावों के पूर्वानुमानों में 64 से 79 प्रतिशत तक घटौती करते हुए नवीनतम प्रस्ताव में यह भाग लगभग 47% कर दिया है। एक अन्य प्रत्याशी बोलीकर्ता मैसर्ज अडानी पोर्टस और स्पेशल इक्नामिक जोन लिमिटेड (एपीएसईजैडएल) का यह मत था कि कच्चे तेल की क्षमता का आबंटन कम होना चाहिए। एपीएसईजैडएल द्वारा किया गया अनुरोध कार्य द्वारा समर्थित प्रतीत नहीं होता। सुविधा पर प्रहस्तित किए जाने वाले प्रत्येक प्रकार के तरल कार्गो के संबंध में कार्गो के भाग के संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वसनीय है।

(ग) जेएनपीटी द्वारा सुविचारित कच्चे तेल, पीओएल और अन्य तरलों के लिए प्रहस्तन दर क्रमशः 120000 टन/दिन, 24000 टन/दिन और 7200 टन/दिन की प्रहस्तन दरें कथित कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देशों, 2008 में निर्धारित प्रहस्तन दरों के समान प्रतीत होती है। एपीएसईजैडएल ने बताया है कि कच्चे तेल के संबंध में सुविचारित 5000 टन प्रति घण्टे की प्रहस्तन दर लिक्विड बर्थों के मामले में प्राप्त करना संभन नहीं होती। लेकिन, एपीएसईजैडएल ने अपनी दलील के समर्थन में वैकल्पिक कोई प्रहस्तन दर भी नहीं सुझाई है। चूंकि जेएनपीटी द्वारा कच्चे तेल, पीओएल और अन्य तरलों के लिए सुविचारित प्रहस्तन दर कथित कार्गो मदों के लिए अपफ्रंट दिशा-निर्देशों, 2008 में निर्धारित प्रहस्तन दरों के अनुरूप है, अतः इन पर ही विश्लेषण में विचार किया जा रहा है।

(घ) कार्गो भाग और प्रत्येक कार्गो की प्रहस्तन दर पर, जैसा कि ऊपर चर्चा की गई है, विचार करते हुए, प्रस्तावित एएलबीटी सुविधा, दो बर्थ संस्थिति के लिए इष्टतम क्षमता, जो सुविधा में सृजित की जाने वाली संकल्पना की 70% उपयोगिता पर 10.98 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष निकलती है।

संदर्भित मामले से संबंधित कार्यवाही के दौरान, भावी बोलीकर्ताओं में से एक अर्थात एपीएफईजैडएल ने बताया कि चूंकि क्षमता का विभिन्न पहलुओं पर प्रभाव पड़ता है अर्थात पाइपलाइन के आकार, जेट्टी की लंबाई, कार्गो का प्रहस्तन और कार्गो की ढुलाई, अतः क्षमता पर उक्त सभी पहलुओं में न्यूनतम विचार किया जाता है। इस संबंध में, यह कहना है कि यह मान लेना उपयुक्त होगा कि तरल बल्क टर्मिनल से संबंधित अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में विनिर्दिष्ट प्रहस्तन मानदंड, जिन्हें जेएनपीटी द्वारा संदर्भित मामले में अपना प्रस्ताव बनाने में आधार के रूप में सुविचारित किया गया है, एपीएसईजैडएल द्वारा उल्लिखित कारकों पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए था। जहां तक पाइपलाइन के आकार और जेट्टी की संस्थिति का संबंध है, इस मामले पर पहले के पैरा में विस्तार से चर्चा की गई है।

एक अन्य भावी बोलीकर्ता अर्थात वोपक इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (वीआईपीएल) का विचार है कि चूंकि आने वाले वर्षों में चरणों में यातायात बढ़ेगा, इष्टतम बर्थ क्षमता वास्तविक यातायात का प्रतिनिधित्व नहीं करती और इसलिए वीआईपीएल ने बतया है कि प्रशुल्क आकलन प्रक्षेपित संवर्धित यातायात पर आधारित होना चाहिए न कि इष्टतम बर्थ क्षमता पर। वीआइपीएल के अनुरोध के बारे में यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्दश, 2008 में सुवधिा के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के आधार के रूप में किसी सुविधा की इष्टतम क्षमता पर विचार करने की शर्त है। जब जोर किसी परियोजना के आरंभ से पूर्व कुछेक मानदंडों के आधार पर अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण करने पर है तो भविष्य में सुविधा में प्रहिस्तत किये जाने वाले संकल्पित यतायात पर विचार करने का प्रश्न नहीं उठता।

कच्चे तेल, पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के प्रहस्तन दर पर विचार करते समय, जैसा कि 2008 के अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित है, और प्रत्येक कार्गो के भाग को ध्यान में रखते हुए, 10.98 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष की इष्टतम क्षमता, जेसी कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित की गई है, पर विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(ix) पूंजीगत लागत

(क) डीपीआर, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव का एक अंग हैं, में दर्शाया गया है कि कुल परियोजना लागत 1127.52 करोड़ रूपये है। तथापि जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव में प्रतीत होता है कि केवल 686.68 करोड़ रूपये की पूंजीगत लागत पर विचार किया है। यह देखा गया कि प्रस्ताव में मुख्य घटौती, भंडारण कार्यकलाप से संबंधित पूंजीगत लागत क न जोड़ा जाना है। इसके अतिरिक्त, कुछेक सिविल कार्यों और मकैनिकल कार्यों की लागत को जेएनपीटी द्वारा कम कर दिया गया है। पत्तन का पूंजीगत लागत को डीपीआर की तुलना से कम स्तर पर विचार करने के निर्णय पर विश्लेषण में भरोसा किया गया है।

(ख) प्रहस्तन कार्यकलाप

प्रहस्तन कार्यकलापों के लिए पूंजीगत लागत, जैसा जेएनपीटी ने आकलन किया है, 625.85 करोड़ रूपये है जिसमें से 526.79 करोड़ रूपये का आकलन सिविल पूंजीगत लागत से संबंधित है और शेष पूंजीगत लागत से संबंधित है और शेष 99.06 करोड़ रूपये उपकरण पूंजीगत लागत से संबंधित हैं।

(i). सिविल कार्य

(क) 526.79 करोड़ रूपये तक की तरल कार्गों के प्रहस्तन से संबंधित अनुमानित सिविल लागत, अप्रोच ट्रैस्ल, वाकवेज, अन्य लागतों (भवन, नियंत्रण, कक्ष, सब स्टेशन, सुरक्षा, निगरानी मीनार, टीएलएफ ढ़ांचा आदि) से संबंधित है और विविध लगात 5 प्रतिशत की दर से है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश तरल कार्गों टर्मिनल के लिए निहित सिविल निर्माण कार्यों का मोटे तौर पर संकेत करते है और पत्तन से सिविल लागत के अनुमान की अपेक्षा करते हैं। सुविधा में किये जाने के लिए प्रस्तावित सिविल कार्गों टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट सिविल निर्माण कार्यों की मानकीय सूची के अनुसार ही होती है। भंडारण यार्ड और टंकी-संचयन की सिविल निर्माण लागत को वर्जित करना जेएनपीटी के निर्णय से उठा प्रतीत होता है कि भंडार कार्यकलाप को प्रस्ताव में से हटा दिया जाए।

(ख) जेएनपीटी ने बताया है कि प्रत्येक सिविल निर्माण कार्य की दर 2013 की व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है। दिया गया है कि डीपीआर में पूंजीगत लागत अनुमानों में सुविचारित यूनिट दर में इसी बीच की अवधि के दौरान काफी सार्थक परिवर्तन हुआ होगा, जेएपीटी को अपनी पूंजीगत लागत को अद्यतन करने का एक अवसर दिया गया ताकि पमंजीगत लागत संदर्भित वर्ष में प्रचलित इकाई दर के अनुसार हो सके। इस संबंध में जेएनपीटी ने मत प्रकट किया कि यद्यपि अनुमान वर्ष 2013 के हैं, परन्तु वे 2015 में प्रचलित बाजार के अनुरुप है। इसके मद्देनज़र, पूंजीगत लागत अनुमान, जैसा कि पत्तन ने प्रस्तुत किया है पर विश्वास किया जाता है।

(ग) सिविल पूंजीगत लागत के अंतर्गत, जेएनपीटी ने विविध पूंजीगत लागत को सिविल लागत अनुमानों के 5 प्रतिशत की दर पर आकलित किया है। इसीप्रकार, जेएनपीटी ने विविध पूंजी लागत को अपुमानित उपकरण लागत के 5 प्रतिशत की दर पर आकलति किया है। यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि अपफ्रंट प्रशुलक दिशानिर्देश, 2008 में विविध पूंजीगत लागत का आकलन कुल आकलित सिविल और

उपकरण लागत के 5 प्रतिशत की दर पर करना विनिर्दिष्ट किया है। इसके स्थान पर जेएनपीटी ने पूंजीगत लागत की संबंधित श्रेणी के अंतर्गत विविध लागत पर अलग-अलग सुविचार किया है।

(ii) उपकरण लागत

(क) उपकरण लागत ढुलाई/उतराई उपकरणों, जेट्टी के लिए अग्निशमन प्रणाली, विद्युत कार्य और विविध लागत 5 प्रतिशत की दर से, शामिल है। सुवधि में लगाये जाने के लिए प्रस्तावित उपकरणों की प्रकृति सामान्यत: तरल कार्गों टर्मिनल के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट उपकरणों की मानकीय सूची के अनुरूप होती है।

(ख) जेएनपीटी ने उपकरणों की लागत के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। इसने बस यह उल्लेख किया है कि उपकरणों की लागत व्यवहार्यता रिपोर्ट 2013 के अनुसार है और कि वह भी 2015 की प्रचलित बाजार दरों के अनुरूप है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत उपकरणों की प्रत्येक मद के लिए उपकरण लागत पर विचार किया गया है।

(ग) पूर्व में बताए गए कारणों के लिए, विश्लेषण में अनुमानित उपकरण लागत के योग के के 5 प्रतिशत की दर पर विविध पूंजीगत लागत के आकलन पर विचार किया गया है।

(ग) लंगरगाह कार्यकलाप

(i) जेएनपीटी ने लंगरगाह कार्यकलापों से संबंधित पूंजीगत लागतों का आकलन 60.83 करोड़ रूपये किया है। यह आकलित लागत सर्विस प्लेटफार्म, ब्रैस्टिंग डालफिन, मुरिंग डालफिन, निकर्षण और 5 प्रतिशत की दर पर विविध लागत शामिल हैं।

(ii) जेएनपीटी ने बताया है कि लंगरगाह कार्यकलाप के अंतर्गत सिविल कार्य की प्रत्येक मद की दर व्यवहार्यता रिपोर्ट 2013 के अनुसर है। पूर्व में दिये गए कारणों से, पत्तन द्वारा आकलित की गई राशि पर विश्वास किया जाता है।

(iii) रूपये 4.42 करोड़ की ड्रेजिंग-लागत के संबंध में, लागत केवल बर्थ पॉकेट ड्रेजिंग के लिए ही है। ड्रेजिंग की दर के बारे में सूचित किया गया है कि यह जेएनपीटी द्वारा हाल ही में किये गए पूंजी ड्रेजिंग की दर पर आधारित है जिस पर भरोसा किया जा सकता है।

(iv) जेएनपीटी ने लंगरगाह कार्यकलापों के संबंध में विविध पूंजीगत लागत को आकलित पूंजीगत लागत के 5 प्रतिशत की दर पर आकलित किया है। यद्यपि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश, 2008 प्रहस्तन कायेक्लाप के मामले में कूल आकलित सिविल लागत के 5 प्रतिशत की दर पर विविध पूंजीगत लागत को विनिर्दिष्ट करते है, परन्तु शानिर्देश में लंगरगाह सेवा के अंतर्गत विविध पूंजीगत लागत के आकलन के लिए विशेष रूप से कुछ भी उल्लेख नहीं है। यह नोट करने योग्य है कि विभिन्न महापत्तन न्यासों पर विभिन्न परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित अनेकों मामलों मं लंगरगाह सेवा के अधीन फुटकर व्ययों को वहन करने के लिए विविध पूंजीगत लागत 5 प्रतिशत पर रखी जाती है। विभिन्न मामलों में सुविचारित स्थिति को ध्यान में रखकर, बर्थ की पूंजीगत लागत का 5 प्रतिशत लंगरगाह सेवा के अंतर्गत विविध पूंजीगत लागत के हिसाब से लिया गया है, जैसा पत्तन ने प्रस्ताव किया है।

(घ) संदर्भित मामले से संबंधित कार्यवाही के दौरान, एपीएसई जैडएल ने एक सामान्य उल्लेख किया कि विभिन्न परिसंपत्तियों के लिए जेएनपीटी द्वारा सुविचारित पूंजीगत लागत अपर्याप्त है। फिर भी, इसने कोई वैकल्पिक पूंजीगत लागत का सुझाव नहीं दिया कि जिस पर संदर्भित मामले में विचार किया जा सके। पूंजीगत लागत, जैसी कि जेएनपीटी ने आकलित की है, पूर्व के पैराओं में चर्चा के अनुसार भरोसा किया जाता है।

(x) नियोजित पूंजी पर, दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार, प्रत्यागम 16 प्रतिशत परिकलित किया गया है।

(xi) प्रचालन लागत

(क) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप

(i) विद्युत लागत

पत्तन द्वारा 8.25 हेक्टेयर जल क्षेत्र के प्रदीपन के लिए2,40,000 यूनिट प्रति हेक्टेयर प्रति वर्ष 14.5 रूपये प्रति यूनिट की दर से आकलन किया गया है।

प्रति हेक्टेयर प्रति वर्ष प्रदीपन के लिए 2,40,000 यूनिटों का उपभोग अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, जेएनपीटी ने 14.50 रूपये प्रति यूनिट की दर के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। पत्तन ने बताया है कि 14.50 रूपये की यूनिट लागत एमएसईडीसीएल के नवीनतम प्रशुल्क बिल के अनुसार है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर पर भरोसा करते हुए, विद्युत की यूनिट लागत 14.50 रूपये जैसा कि पत्तन ने आकलित की है, पर विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ii) जेएनपीटी द्वारा मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और उपकरण लागतों का 2 प्रतिशत आकलित की गई है। यह दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप है, इसलिए स्वीकृत की जाती है।

(iii) जेएनपीटी द्वारा बीमा लागत और अन्य व्यय, सकल स्थायी परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर आकलित किया गया है। यह भी दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप है इसलिए स्वीकृत है।

(iv) जेएनपीटी द्वारा मूल्य ह्रास सिविल लागत के 3.34 प्रतिशत की दर पर और उपकरण लागत के 10 प्रतिशत पर परिकलित की गई है। सिविल लागत और उपकरण लागत पर मूल्यह्रास की दर जेएनपीटी के दिसम्बर 2013 के आदेश में अपनायी गई मूल्यह्रास दरो के अनुसार पाई गई हैं जहां जेएनपीटी ने पुष्टि की थी कि मूल्यह्रास की कथित दरें कंपनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित मूल्यह्रास के अनुसार हैं।

(v) लाइसेंस शुल्क

अपफ्रंट प्रशुल्क के दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस का आकलन संबंधित महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित दरों पर आधारित है। पत्तन द्वारा लाइसेंस शुल्क का आकलन 82533 वर्गमीटर जल क्षेत्र के लिए 19.42 रूपये प्रति वर्गमीटर प्रति माह की दर के 50 प्रतिशत तक किया गया है। 19.42 रूपये प्रति वर्गमीटर प्रति माह की दर को फरवरी 2009 में जएनपीटी में चौथे कंटेनर टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित दरों के आधार पर अपनाया गया है।

इस संबंध में, यह नोट करने योग्य है कि जेएनपीटी स्थित संपदा किराये का संशोधन अतिशोध्य है। विभिन्न अवसरों पर जेएनपीटी को किये गए अनुरोधों के बावजूद जेएनपीटी ने भू-

नीति दिशानिर्देशों में निहित अनुबंधों के आधार पर अपनी संपदा किराये के संशोधन का प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है। पट्टा किराया, जैसा कि जेएनपीटी द्वारा आकलित किया गया है, पर विश्लेषण में भरोसा किया जाता है।

(ख) लंगरगाह कार्यकलाप

दिशानिर्देशों में अपेक्षित है कि लंगरगाह सेवा के लिए प्रचालन लागत, बर्थ लागत का 1 प्रतिशत आकलित की जाए। अनुरक्षण लागत के अतिरिक्त, जेएपनीटी ने लंगरगाह सेवा की प्रचालन लागत का आकलन करते समय बीमा और मूल्यह्रास को भी सुविचारित किया है।

यद्यपि दिशानिर्देश प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत तक प्रतिबंधित करते हैं, परिसंपत्ति को पर्याप्त बीमा कवरेज भी अपेक्षित होता है और यह भी तथ्य है कि परिसंपत्ति के मूल्य में टूट-फूट के कारण ह्रास भी होता है। इसे नकारा नहीं जा सकता अन्य महापत्तन न्यासों पर अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को मान्य किया गया और लंगरगाह सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए बीमा तथा मूल्यह्रास विचार किया गया।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति को ध्यान में रखकर इस मामले में भी बर्थ किराया सेवा से राजस्वअपेक्षा के निर्धारिण के लिए प्रचालन लागत का आकलन करते समय 1 प्रतिशत की दर पर बीमा लागत और 3.34 प्रतिशत की दर पर मूल्यह्रास लागत तत्वों पर विचार किया गया।

(xii) एएलबीटी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के संबंध में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण को उपरोक्त विश्लेषण के अनुरूप आशोधित कर दिया गया है। आशोधित विवरण की प्रति **अनुलग्नक-1 (क)** पर संलग्न है।

(क) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप:

(i) तरल कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा, जो प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिफल का योग होती है, 151.24 करोड़ रूपये निकलती है जैसी कि पत्तन द्वारा आकलित की ई है।

(ii) जेएनपीटी ने कुल राजस्व् अपेक्षा के 95 प्रतिशत को प्रहस्तन प्रभारों और 5 प्रतिशत विविध प्रभारों में प्रभाजित किया है, जेसा कि तरल बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निबंधित हैं।

(iii) पिछले 2-3 वर्षों के लिए विदेशों से तटीय कार्गो के अनुपात के आधार पर जेएनपीटी ने एलबीटी में प्रहस्तित किये जाने वाले तीनों प्रकार के कार्गो विदेशी कार्गो को 64 प्रतिशत और तटीय कार्गो का 36 प्रतिशत अनुपात पर विचार किया। इस स्थिति पर विश्लेषण में भरोसा किया जाता है।

(iv) सरकार की तटीय रियायती नीति के अनुसार कच्चे तेल सहित पीओएल रियायती प्रशुल्क के पात्र नहीं है। तदनुसार, जेएनपीटी ने कच्चे तेल और पीओएल के लिए किसी तटीय दर का प्रस्ताव नहीं किया है और सरकारी नीति के अनुरूप अन्य तरल पदार्थों के लिए तटीय कार्गो दरें प्रस्तावित की हैं।

(v) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप से संबंधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आकलन को ध्यान में रखकर, प्रत्येक कार्गो की प्रहस्तन दर और विदेशी/तटीय कार्गो के व्यक्तिक संयोजन के आधार पर प्रति टन प्रहस्तन प्रभार को निर्धारण किया है ताकि आकलित राजस्व मांग को प्राप्त किया जा सके। लेकिन, कच्चे तेल और पीओएल जैसे तरल कार्गो को कोई तटीय रियायत नहीं मिलती (सरकारी नीति के आधार पर) अत: कच्चे तेल और पीओएल के संबंध में प्रति टन दर पर पहुचने के लिए तटीय रियायत को विभाजित करने का प्रश्न नहीं उठता। इसलिए, अन्य तरलों के संबंध में प्रति टन दर के परिकलन में तटीय रियायत को विभाजित किया गया है। ऐसी पद्धति को इस प्राधिकरण द्वारा दिसम्बर 2013 में एएलबीटी के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण करते समय स्वीकार किया गया था। इस संबंध में एक परिकलन अनुलग्नक 1(ख) के रूप में संलग्न है।

(vi) कुछेक भावी बोलीकर्ताओं अर्थात वीआईपीएल, और एपीएसईजैडएल ने कच्चे तेल और पीओएल तथा अन्य तरल पदार्थों के प्रति टन प्रहस्तन दरों की अपर्याप्तता प्रकट की है। वीआईपीएल और एपीएसईजैडएल के अनुसार, कच्चे तेल और पीओएल की प्रतिटन प्रहस्तन दरें काफी कम हैं। लेकिन, अन्य तरल पदार्थों के संबंध में, जबकि वीआईपीएल ने "अन्य तरल पदार्थों" के लिए उच्च प्रशुल्क रखने के जेएनपीटी के प्रस्ताव की प्रशंसा की है क्योंकि इससे टर्मिनल प्रचालक को अधिक शिथिलता प्राप्त होगी, वहीं एपीएसईएल की यह राय थी कि दरें काफी ऊंची हैं और कि कथित उच्च उगाही कार्गों को प्रस्तावित सुविधा से दूर ले जायेगी।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि प्रति टन दर इस स्तर पर पूंजीगत लागत और प्रचालन लागतों को हिसाब में लेकर निकलती है जैसा कि जेएनपीटी ने आकलित किया है। इसके अतिरिक्त,

प्रति टन दर निर्धारिण के लिए अपनायी गई प्रक्रिया अन्य महापत्तन न्यासों के मामलों में संदर्भ प्रशुल्क में अपनायी गई प्रक्रिया के अनुरूप है।

(vii)प्रहस्तन कार्यकलापों औ कुल इष्टतम क्षमता से संबंधित कुल राजस्व अपेक्षा के 5 प्रतिशत पर विचार करते हुए विविध उगाही 6.88 रूपये प्रति टन निकलती है। विविध उगाही, पिगिंग, कम्प्रैशर प्रभारों, वाष्पीकरण प्रभारों और ऐसे अन्य संगत प्रभारों जैसे सेवाओं को दायरे में रखते हुए की जाती है।

(ख) लंगरगाह कार्यकलाप:

पहले स्पष्ट किया गए विश्लेषण के आधार पर, लंगरगाह सेवा से राजस्व अपेक्षा 12.93 करोड़ रूपये परिकलित होती है, जैसी कि पत्तन द्वारा आकलित की गई है।

एएलबीटी में प्रहस्त होने वाले प्रस्तावित प्रत्येक कार्गो के टन भार और कच्चे तेल पोतों के मामले में 12,000 टन प्रतिदिन, पीओएल पोतों के लिए 24,000 टन प्रति दिन और अन्य तरल पदार्थों के मामले में 7200 टन प्रतिदिन की प्रतिदिन पोत उत्पादकता को हिसाब में लेते हुए जेएनपीटी बर्थ दिवसों की संख्या पर पहुंचा है। तत्पश्चात, 24 घंटे प्रति दिन के कारक पर विचार करते हुए, जेएनपीटी कार्गों की प्रत्येक किस्म के लिए बर्थ घंटों की संख्या पर पहुंचा है। तत्पश्चात, जेएनपीटी ने प्रति पोत 6 घंटे के डी-बर्थिंग समय पर विचार किया है। सूचित किया गया है कि समय खंड परीधीय कार्यकलापों, पोतों के बर्थिंग और डी-बर्थिंग सहित, सीमा शुल्क क्लीयरेंस प्राप्त करने, सर्वेक्षण (जहां कहीं आवश्यक हो) उपकरणों की अवस्थिति और उपकरणों का अंत: संपर्क,

सर्वेक्षण पश्च प्रचालन(जहां कहीं आवश्यक हो), पायलटों के लिए प्रतीक्षालय और नौचालन के लिए क्लीयरेंस शामिल है। दूसरे शब्दों में, पोत को अपने कार्गो प्रचलानों के पूरा होने के अपेक्षित समय के अतिरिक्त, पोत औसतन 6 घंटे और रूका रहेगा ताकि उक्त कार्रवाईयां पूरी हो सकें। उक्त तथ्यों को ध्यान में रखकर जेएनपीटी ने बर्थ किराये के परिकलन में प्रतिपोत 6 घंटे का समय और जोड़ा है ताकि कुल जीआरटी घंटों तक पहुंचा जा सके।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना संगत है कि कार्गो प्रचालनों के लिए अपेक्षित समय के अतिरिक्त कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी), कोच्चीन पत्तीन न्यास (सीओपीटी) स्थित कुछेक अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में अतिरिक्त समय पर भी विचार किया गया है। लेकिन इन मामलों में, लंगर उठाने से संबंधित अवधि को इष्टतम क्षमता परिकलन के साथ-साथ बर्थ किराया परिकलन में जोड़ा गया है।

जेएनपीटी के मामले में जेएनपनीटी द्वारा किसी पोत को कार्गो प्रचालन का कार्य पूरा करने के पश्चात कुछ और अवधि के लिए पोत के रूकने का कारण देना तो प्रकृति में सामान्य है वह जेएनपीटी के लिए ही अलग से नहीं है। इसके अतिरिक्त जेएनपीटी के मामले में, जेएनपीटी ने केवल बर्थ किराये के परिकलन में अतिरिक्त समय को जोड़ा है क्षमता परिकलन में नहीं। इस प्रकार, जब किसी सुविधा की इष्टतम क्षमता का परिकलन 6132 घंटे (यानी 24 घंटे X 365 दिन X 70 प्रतिशत) के उपायो के आधार पर किया जाता है तो जेएनपीटी द्वारा 8242 घंटों की अवधि के लिए बर्थ किराया के परिकलन को कार्यघंटों में अंतर होन के कारण हिसाब में नहीं लिया जा सकता। उक्त स्थिति को देखते हुए, जेएनपीटी द्वारा सुविचार लंगर उठाने के समय के 6 घंटों के अतिरिक्त समय को बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन में जोड़ा नहीं जाता।

पोतों के औसत जीआरटी और प्रचालन घंटे 12264 (6132 घंटे प्रति बर्थ x 2 बर्थ) घंटे में विदेशगामी तथा तटीय पोतों के 64:36 के अनुपात पर विचार करते हुए, बर्थ किराया प्रभार विदेशगामी पोतों के मामले में 0.35 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोतों के मामले में 0.21 प्रति जीआरटी प्रति घंटा निकलता है।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना संगत होगा कि लंगरगाह कार्यकलाप में दोनों बर्थों के संदर्भ के हवाले से पूंजीगत लागतों और प्रचालन लागतों सभी पर सुविचार किया गया है। इसलिए, ऊपर निकाला गया बर्थ किराया दोनों बर्थों के लिए लागू है। किसी पोत द्वारा किसी एक बर्थ का अधिभाग करने के मामले में, केवल एक बर्थ के लिए संगत दर लागू होनी चाहिए। इस प्रकार, यदि किसी पोत द्वारा केवल एक बर्थ का अधिभोग किया जाता है तो अपफ्रंट बर्थ किराया दर विदेशगामी पोत के लिए 0.14 रूपये प्रति जीआरटी प्रतिघंटा अथवा उसके एक भाग के लिए होगी तथा तटीय पोतों के मामले में 0.085 रूपये प्रति जीआरटी प्रतिघंटा अथवा उसके एक भाग के लिए लागू होगी। इस संबंध में एक उपयुक्त टिप्पणी बर्थ किराया प्रभारों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में दी गई है। ऐसी ही प्रक्रिया विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए भीतरी बंदरगाह के पश्चिमी क्वे-उत्तरी बर्थ (डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यू क्यू –8) के विकास के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण करते समय, एमबीपीटी अर्थात ऑफशोर बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ और हार्बर वॉल बर्थ स्थित दो परियोजनाओं के संदर्भ- प्रशुल्क निर्धारण के साथ-साथ एएलबीटी के लिए दिसम्बर, 2013 में पहले पारित आदेश के समय भी अपनायी गई थी।

इस प्राधिकरण द्वारा ही यह निर्णय लिया गया है कि अन्य महापत्तन न्यासों के अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित करने में केवल 'रूपया' में ही किया जायेगा। रूपये में बर्थ किराये का जेएनपीटी का प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में लिए गए निर्णय के अनुरूप है।

(xiii) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, जेएनपीटी ने विदेशगामी पोत, नि:शुल्क अवधि, पत्तन, टीएएमपी और टन जैसी सामान्य शब्दावली की परिभाषाएं प्रस्तावित की हैं। ये परिभाषाएं अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों और अन्य महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के मामलों में निर्धारित संगत शब्दावली के अनुरूप है।

(xiv) पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार द्वारा अपने पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 11 नवम्बर, 2014 के कवर में पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 4 सितम्बर, 2014 द्वारा जारी किए गए महापत्तन में तटीय पोतों की वरीयता बर्थिंग पर दिशा-निर्देशों की प्रति इस प्राधिकरण को अग्रेषित की थी। एमओएस ने स्पष्ट कियसा है कि उक्त दिशा-निर्देश जारी किए जाने की तारीख अर्थात् 4 सितम्बर, 2014 से लागू होंगे। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने 28 नवम्बर, 2014 के

आदेश टीएएमपी-52/2014-जन के द्वारा अन्य के साथ वर्तमान एसओआर में निर्धारित "तटीय पोत"की परिभाषा को निम्नवत प्रतिस्थापित कर दिया:

"तटीय पोत" का अर्थ होगा पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किए गए वैद्य तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में पूरी तरह से विनियुक्त कोई पोत होगा।

इसलिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को "तटीय पोत" की उपरोक्त परिभाषा के साथ आशोधित कर दिया गया है।

(xv) जेएनपीटी ने विलम्बित भुगतानों/धन वापसी पर ब्याज की उगाही, बिलों को पूर्ण रूपये में करना, टर्मिनल आपरेटर के कारण उपयुक्त स्तर से अधिक विलम्ब के लिए प्रभारों की उगाही न करने, जैसी सोपाधिकताओं किसी पोत के विदेशगामी पोत अथवा तटीय पोत के रूप् में वर्गीकरण के मानदंड निर्धारण संबंधी सोपाधिकता, 60 प्रतिशत रियायती प्रशुल्क निर्धारण संबंधी सोपाधिकता, टर्मिनल प्रचालक की उच्चतम सीमा से कम प्रभारों की उगाही के लिये शिथिलता प्रदान करने संबंधी सोपाधिकताएं जैसी सामान्य सोपाधिकताएं, प्रस्तावित की हैं जो विभिन्न महापत्तन न्यासों के अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित सामान्य सोपाधिकताओं के अनुरूप पाई गई हैं।

(xvi) बर्थ किराया अनुसूची में, बर्थ किराया अवधि का परिकलन पोत द्वारा अधिकभाग समय से परिकलित करना, बर्थ किराया में बर्थ पर प्रदान की जाने वाली सेवाओं जैसें, बर्थ का अधिभोग, कूड़ा-कर्कट हटाना, बर्थ की सफाई, फायर-वाच, आदि के प्रभार शामिल हैं, और जब पोत बर्थ पर लगातार एक घंटे या अधिक की अवधि के लिए टर्मिनल प्रचालक के उपकरण खराब होने अथवा बिजली न होने अथवा टर्मिनल प्रचालक की वजह से किन्ही अन्य करणों से बेकार खड़ा रहता है कोई बर्थ किराया नहीं उगाहा जायेगा जैसा सामान्य सोपाधिकताएं पत्तन के दरमानों और अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित सोपाधिकताओं के अनुरूप पायी गई हैं।

(xvii) जेएनपीटी ने यह बताने के लिए कार्गों प्रहस्त प्रभारों की अनुसूची में एक उपबंध का प्रस्ताव किया है कि निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों में कार्गों के लदान अथवा उतरायी प्रभार (जैसा भी मामला हो) पाइपलाइनों के द्वारा वाहित किया जाना, घाट शुल्क आदि निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों में शामिल हैं। टिप्पणी में यह भी बताया गया है कि इसमें आयात कार्गों के मामले में पोतों से कार्गों की उतरायी और ट्रकों (टैंकरों में लदान और निर्यात कार्गों की भंडार टैंक पर उतरायी, लदान स्थान तक कार्गों का अंतरण, पोतों पर लदान आदि भी शामिल है जिसे अनुमोदित किया जाता है।

(xviii) विविध प्रभार अनुसूची के अंतर्गत, एक टिप्पणी दी गई है कि विविध प्रभार पिंगिंग, कम्प्रैशर प्रभार, वाष्पीकरण प्रभार और ऐसे संबंधित प्रभार जैसी प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए है।

(xix) भावी बोलीकर्ताओं में से एक आईएससी लिमिटेड द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण की क्या बीओटी प्रचालक, ग्राहक की मांग पर, किन्ही तरल कार्गों के लिए विशिष्ट विशेष सुविधाओं जैसे तापन, प्रशीतलन, इनर्ट-गैस बलैंकेटिंग, के लिए अलग से प्रभारों की उगाही कर सकता है जेएनपीटी ने प्रत्युत्तर में आईएमसी लिमिटेड को स्पष्ट किया है कि बीओटी प्रचालक इस प्राधिकरण के विधिवत अनुमोदन के पश्चात विशिष्ट तरल कार्गों के प्रहस्तन के लिए विशेष सुविधाएं प्रदान करने के लिए अतिरिक्त प्रभारों की उगाही कर सकता है। जेएनपीटी के अनुसार किन सेवाओं की जरूरत पड़ सकती है इसकी कल्पना नहीं की जा सकती और इसलिए, इसने कहा है कि ऐसी सेवाओं को इस प्राधिकरण की अनुमति से ऐसी सेवाएं प्रदान की जा सकती हैं। इस संबंध में, यहां उल्लेख करना संगत होगा कि 2013 के दिशानिर्देश बोली प्रक्रिया आरंभ करने से पूर्व प्रशुल्क अपफ्रंट निर्धारण का अनुबंध करते हैं। तत्पश्चात इनमें ग्राह्य सूचकांक कारक लागू करते हुए कथित प्रशुल्क में वर्ष-दर वर्ष वृद्धि करने का प्रावधान है। 2013 के दिशा निर्देशों में बोली पश्च परिदृश्य में नई सेवा/सुविधा के लिए किसी नए प्रशुल्क के निर्धारण का कोई प्रावधान नहीं है। स्पष्ट करने के लिए कहे जाने

पर कि क्या ऐसी कोई व्यवस्था संदर्भ प्रशुल्क निर्णारण दिशानिर्देश 2013 के उपबंधों में स्टीक बैठती है कि जिसमे संदर्भ प्रशुल्क अपफ्रंट निर्धारण की अपेक्षा की जा सके, जेएनपीटी ने बाद में आईएससीएल को स्पष्ट किया कि उनमें विनिर्दिष्ट विशिष्ट सेवाओं के विविध प्रभारों के अतिरिक्त किन्हीं तरल कार्गों के लिए तापन, प्रशीतलन, इनर्ट- गैस बलैंकेटिंग आदि के लिए अलग से किन्ही अन्य प्रभारों की उगाही नहीं की जा सकती।

इस प्राधिकरण को कथित प्रभारों की उगाही पर कोई आपत्ति नहीं है बशर्ते जेएनपीटी, बोली प्रक्रिया पूरी हो जाने के पश्चात बोलीकर्ताओं को बाद में इस प्राधिकरण को संपर्क करने के लिए सलाह देने के स्थान पर इसी स्तर पर स्वयं इस प्राधिकरण से अनुमति प्राप्त करे।

(xx) अपफ्रंट प्रशुलक दिशानिर्देश 2008 के खंड 2.8 के अनुसर प्रशुल्क सीमा मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जायेगी, परन्तु 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच सामने आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतशत की सीमा तक। प्रशुल्क प्रत्येक वर्ष सूचकांकित किया जायेगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी रहेगी। वर्तमान मामले में, अपफ्रंट प्रशुलक परिकलन के सुविचारित पूंजीगत लागत और प्रचालन लागत की यूनिट दर का अनुमान वर्ष 2015 का है, जैसा कि जेएनपीटी के पुष्टि की है, यह उपयुक्त पाया गया है और प्रतिवर्ष स्वत: समायेाजन के लिए आधार डब्ल्यूपीआई 1 जनवरी, 2015 निर्धारित करना प्रासंगिक होगा।

(xxi) संशोधित प्रशुल्क दिशा निर्देश 2013 का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि वह निष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क भी निर्धारित करे। हालांकि संशोधित दिशानिर्देश 2013 इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा नहीं करते कि यह पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों की गहरायी में जाये, फिर भी यह मानना अनुचित नहीं होगा कि पत्तन यथाचित और प्राप्त करने योग्य निष्पादन कानकों का प्रस्ताव करे।

जेएनपीटी ने कच्चे तेल, पीओएल उत्पादों (श्वेत और श्याम) और अन्य तरल पदार्थों के निष्पादन मानक प्रस्तावित किये हैं। कार्गो, जिनके लिए निष्पादन मानक प्रस्तावित किये गए हैं, उन कार्गो मदों से मेल खाते नहीं पाए गए जिनके लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है। (अब तक संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण में, कार्गो मदें जिनके लिए निष्पादन मानक प्रस्तावित किया जाते हैं, उन कार्गो मदों से मेल खाते हैं जिनके लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में प्रशुल्क का प्रस्ताव किया जाता है। यह ध्यान देने योग्य है कि इसी परियोजना के संबंध में 31 दिसम्बर, 2013 के प्रशुल्क आदेश में, श्वेत और श्याम पीओएल उत्पादों के लिए ऐसे विभेदक निष्पादन मानकों का अनुमोदन नहीं किया गया था, जिसके बारे में जेएनपीटी भली भांति जानता है। यहां तक कि अब भी, और विशिष्ट अनुरोध के बावजूद भी, जेएनपीटी ने श्वेत और श्याम पीओएल उत्पादों के संबंध में विभेदक निष्पादन मानक निर्धारण करने का कोई औचित्य नहीं बताया है। औचित्य के अभाव में, कच्चे तेल, पीओएल उतपादों और अन्य तरल पदार्थों के ही निष्पादन मानक निर्धारित किया जाते हैं।

जेएनपीटी ने, कच्चे तेल के मामले में 5000 टन प्रति घंटा, श्वेत पीओएल के मामले में 1000 टन प्रति घंटा और श्याम पीओएल के मामले में 700 टन प्रति घंटा और अन्य तरल पदार्थों के मामले में 250 टन प्रति घंटा के संकेतित मानदंड निर्धारित करते हुए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। ऊपर बताए गए कारणों की वजह से निष्पादन मानक केवल कच्चे तेल, पीओएल उत्पादों और अन्य तरल पदार्थों के संदर्भ में निर्धारित किया जाते हैं।

चूंकि अन्य तरल पदार्थों के संकेतित निष्पादन मानक, एक बर्थ पर 300 टन प्रति घाटा की उत्पादकता की तुलना में निम्न ओर है; जेएनपीटी को इस संबंध में निष्पादन मानकों की समीक्षा करने का अनुरोध किया

गया। इस संदर्भ में जेएनपीटी ने बताया है कि निष्पादन मानक आदर्श रियायत करार के अनुसार है जबकि प्रहस्तन दरें; टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसर हैं।

कोचीन पत्तन न्यास की कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव और मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के बहुउद्देशीय ऑफ-शोर कार्गो टर्मिनल के संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के प्रस्तावों का अनुमोदन करते समय, इस प्राधिकरण को यह पता चला था कि इन दो मामलों में संबंधित महापत्तन न्यासों द्वारा मामलों में संबंधित महापत्तन न्यासों द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक अत्यधिक निम्न स्तर पर हैं।

संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 का खंड 2.5 यह अनुबंधित करता है कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्कों और निष्पादन मानकों का उल्लेख बोली दस्तावेजों में किया जायेगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित रियायत करार में भी उल्लेख किया जायेगा। कथित दिशानिर्देश के अनुसार, रियायत करार में अंतर्विष्ट स्तर पर निष्पादन मानकों को प्राप्त कर लेने पर, प्रचालक सूचकांकित संदर्भ- प्रशुल्क पर 15 प्रतिशत तक ऊर्ध्वमुखी संशोधन चाहने का पात्र है। इस प्रकार, प्रशुल्क बढ़ाने का दावा करने के लिए निष्पादन मानक प्राप्त करना 2013 के दिशानिर्देशों का आधार है। महापत्तन न्यासों के प्रस्ताव का आधार है। महापत्तन न्यासों के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानक रियायत करार की अंपूर्ण अवधि के दौरान प्रचालक द्वारा उगाहे जाने वाले प्रशुल्क पर एक महत्वपूर्ण प्रभाव डालते हैं। 2013 दिशानिर्देशों में परिकल्पित निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क के समुचित उपाबंध को ध्यान में रखते हुए, यह समुचित होगा कि महापत्तन न्यास विधिवत परिश्रमिता बरतें और उपयुक्त स्तर के निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करते समय पर्याप्त ध्यान दें न कि पोतपरिवहन मंत्रालय द्वारा जारी निष्पादन मानक संबंधी आदर्श रियायत करार के परिशिष्ट-15 में दिये गए सांकेतिक मानदंडों को अपनांए। जैसा कि परिशिष्ट-15 में सुझाया गया है कि मुख्य कार्गो मदों के लिए सकल बर्थ दिवस उत्पादन से संबंधित मानदंड और साथ ही अन्य प्रमितान मात्र सांकेतिक हैं। यदि पतन न्यास द्वारा प्रस्तावित मानक निष्पादन इष्टतम क्वे क्षमता के परिकलन में सुविचारित प्रहस्तन दर से कम भी हैं तो 2013 के दिशानिर्देशों के अनुसार बीओटी प्रचालक के पास यह विकल्प होगा कि वह निष्पादन में कोई सुधार प्राप्त किया बिना रियायत करार में निर्धारित निम्न निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क पर 15 प्रतिशत तक प्रशुल्क संशोधन करा सके। संभवत: यह वांछित प्रयोजन प्राप्त न कर सके जिसके लिए पोतपरिवहन मंत्रालय द्वारा जारी संशोधित दिशानिर्देश-2013 में प्रशुल्क बढ़ाने के लिए निष्पादन उपलब्धि से सम्बद्ध किया गया था।

उपरोक्त स्थिति को देखते हुए, पोतपरिवहन मंत्रालय को सभी महापत्तन न्यासों को यह सलाह देने का अनुरोध पहले ही कर दिया गया है कि वे समुचित और प्राप्तव्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करें जो पीपीपी परियोजना में इष्टतम वे क्षमता परिकलन में सुविचारित उत्पादन (प्रहस्तन) दर से कम नहीं होने चाहिए।

तदनुसार, जेएनपीटी के वर्तमान मामले में भी, निष्पादन मानक इष्टतम क्वे क्षमता परिकलन में सुविचारित उत्पादन (प्रहस्तन) दर के आधार पर निर्धारित किया जाते हैं। इस प्रकार, निष्पादन मानक कच्चे तेल के संदर्भ में 5000 टन प्रति बर्थ प्रति घंटा, पीओएल के मामले में 1000 टन प्रति घंटा प्रति बर्थ और अन्य तरल पदार्थों के मामले में 300 टन प्रति घंटा प्रतिबर्थ निर्धारित किया जाता हैं।

संशोधित दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 को मान्य रखते हुए कि निष्पादन मानकों के इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किये जाने की अपेक्षा की जाती है इसलिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों के साथ ही सोपाधिकताओं में हमारे द्वारा थोड़ा सा संशोधन किया गया है और उन्हें संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किया जाता है।

16.1. उपर्युक्त की स्वीकार्यता की शर्त पर संदर्भ प्रशुल्क को नियंत्रित करने वाली शर्तों सहित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अशोधित की गई है।

16.2. आशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुलग्नक-II** तथा जेएनपीटी पर एएलबीटी के लिए हमारे द्वारा अशोधित कार्य निष्पादन मानक **अनुलग्नक-III** पर संलग्न हैं ।

16.3. परिणामत: और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र सोच विचार के पश्चात यह प्राधिकरण, जेएनपीटी पर एएलबीटी के लिए आशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का अनुमोदन करता है तथा इसे कार्य निष्पादन मानकों सहित अधिसूचित करता है ।

16.4. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्य निष्पादन मानक, बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, जेएनपीटी को, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

17.1. वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) के आरंभ होने की तारीख से उस वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क उस वर्ष के प्रासंगिक 'इंडेक्स्ड' संदर्भ प्रशुल्क तक ही सीमित होगा। यह उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क प्रशुल्क दिशानिर्देश-2013 के पैरा 2.2 में प्रदत्त इन्डेक्सेशन के आधार पर स्वत: संशोधित किया जाएगा जो कि पूरी लाइसेंस अवधि के दौरान लागू रहेगा।

तथापि, लाइसेंसधारक, कार्य निष्पादन मानकों के साथ एक ऐसा प्रशुल्क ("कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क") प्रचालन के दूसरे वर्ष से आने वाले वित्तीय वर्ष की 01 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व लगाने के लिए स्वतंत्र होगा जोकि उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए इंडेक्स्ड संदर्भ प्रशुल्क से अलग होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए इन्डेक्स्ड संदर्भ प्रशुल्क के 15% (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) से अधिक नहीं होगा। कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से लागू हो जाएगा तथा पूरे वर्ष लागू रहेगा।

17.2. परियोजना के रियायत करार के अधीन स्वतंत्र रुप से नियुक्त अभियंता के प्रमाण पत्र सहित इस प्राधिकरण को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें , पिछले 12 माह में या प्रचालन के पहले वर्ष के वास्तविक महीनों के दौरान जैसी भी स्थिति हो, रियायत करार में शामिल कार्य निष्पादन संबंधी मानकों की उपलब्धियों का उल्लेख किया जाएगा।

17.3. प्रस्ताव प्राप्त होने के 7 दिन के अंदर यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के पैरा 5 में उल्लिखित कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धियों पर महापत्तन न्यास की राय आमंत्रित करेगा।

17.4. लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 माह में रियायत करार में शामिल कार्य निष्पादन मानक हांसिल न किए जाने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा तथा लाईसेंस धारक, आगामी वित्त वर्ष के लिए केवल इंडेक्स्ड संदर्भ प्रशुल्क का पात्र होगा।

17.5. महापत्तन न्यास की राय पर विचार करने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण पाता है कि रियायत करार में शामिल कार्य निष्पादन मानकों का परिपालन किया गया है तो यह प्राधिकरण कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वित्त वर्ष के लिए, 15 मार्च से पूर्व अधिसूचित कर देंगे।

17.6. कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य निष्पादनों तथा प्रचालक द्वारा इनके अनुपालन को जांचेगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के अनुपालन की उपलब्धियों या अन्यथा स्थिति के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के प्रस्ताव को स्वीकार करने या रद्द करने के बारे में निर्णय लेगा। इंडेक्स्ड संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के साथ संलग्न परिशिष्ट के अनुसार किया जाएगा।

17.7. पीपीपी प्रचालक से प्रचालन के तीसरे वर्ष से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का प्रस्ताव पिछले 12 माह की कार्य निष्पादन उपलब्धियों के स्वतंत्र रुप से नियुक्त अभियंता के द्वारा सत्यापित होने पर इस प्राधिकरण द्वारा स्वत: ही अधिसूचित कर दिया जाएगा। पीपीओ अपरेटर वर्ष से कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए, स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धियों के सत्यापन प्रमाण पत्र के साथ मार्च की पहली तारीख से प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वर्ष से लागू करने के लिए उसे अधिसूचित कर देगा।

17.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के 15 दिन के अंदर संबंधित प्रचालक, लाइसेंस करार इस प्राधिकरण को भेजेगा जो इसे अपनी वेबसाइट पर लोड करेगा।

17.10. पीपीपी प्रचालक इस प्राधिकरण को कार्गो परिवहन शिप बर्थ की दिन की आऊटपुट तथा औसतन टर्न अराउंड टाइम तथा औसतन प्रिबर्थिंग समय और प्रत्येक बर्थ के लिए लगाए गए प्रशुल्क के बारे में तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। ये तिमाही

रिपोर्ट पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रत्येक आगामी तिमाही की समाप्ति के बाद एक माह के अंदर प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी इस प्राधिकरण को प्रस्तुत की जाएगी।

17.11. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचनाएं अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वह सूचना जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हो, को वेबसाइट पर प्रकाशित न करने के लिए लाइसेंस धारक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध डाटा/सूचना के वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होने के विस्तृत कारणों तथा उससे राजस्व/तथा प्रकाशन से प्रचालन पर होने वाले दुष्प्रभावों के साथ किए जाने चाहिएं। इस संबंध में इस प्रधिकरण का निर्णय अंतिम निर्णय माना जाएगा।

टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञान-III/4/असा./143/2015(254)]

अनुलग्नक- I (क)

जवाहरलाल नेहरुपत्तन न्यास पर अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क परिकलन

रू. करोड़ में

क्रम सं.		**जेएनपीटी का 24 जुलाई 2015 का प्रस्ताव**	**प्राधिकरण द्वारा आशोधित आकलन**
I	**इष्टतम क्षमता**		
(क)	लिक्विड कार्गो का प्रतिशत भाग		
	- क्रूड आयल (एस1)	5.68%	5.68%
	- पीओएल (एस2)	46.95%	46.95%
	- अन्य लिक्विड (एस3)	47.37%	47.37%
(ख)	लिक्विड कार्गो की दैनिक प्रहस्तन दर :		
	- क्रूड आयल (पी1)	120000	120000
	- पीओएल (पी2)	24000	24000
	- अन्य लिक्विड (पी3)	7200	7200
(ग)	एक बर्थ की इष्टतम क्वे क्षमता = 0.7 * ((एस1*पी1)+(एस2*पी2)+(एस3*पी3)) * 365	**5491881**	**5491881**
(घ)	दो बर्थों की इष्टतम क्वे क्षमता = 0.7 * ((एस1*पी1)+(एस2*पी2)+(एस3*पी3)) * 365	**10983761**	**10983761**
	इष्टतम क्षमता प्रतिवर्ष	**10.98**	**10.98**
II	**पूंजी लागत**		
			रू.करोड़ों में
क.	**कार्गो प्रहस्तन सुविधा**		
(क)	**सिविल लागत**		
	अप्रोच ट्रेसल	487.95	487.95
	पैदल पथ	2.05	2.05

	अन्य लागतें (निर्माण ,नियंक्षण कक्ष, उपस्टेशन, सुरक्षा, निगरानी टॉवर, टीएलएफ संरचना इत्यादि)	11.70	11.70
	विविध लागत @ 5%	25.09	25.09
	(क)	526.79	526.79
	-		
(ख)	**<u>उपकरण लागतें</u>**		
	लोडिंग/उतरायी आर्म्स	47.54	47.54
	जेट्टी के लिए अग्नि शमन प्रणाली	11.70	11.70
	विद्यतीय कार्य	35.10	35.10
	विविध लागत @ 5%	4.72	4.72
	(ख)	99.06	99.06
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के लिए कुल पूंजी लागत	**625.85**	**625.85**
	-		
ख.	**बर्थिंग गतिविधि:**		
	सेवा प्लेटफार्म	10.07	10.07
	ब्रेस्टिंग डॉल्फिस	24.18	24.18
	मूरिंग डॉल्फिस	19.26	19.26
	ड्रेजिंग	4.42	4.42
	विविध लागत @ 5%	2.90	2.90
	बर्थिंग गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत	**60.83**	**60.83**
	-		
ग	**परियोजना की कुल पूंजी लागत (क+ख)**	**686.68**	**686.68**
	-		
III	**<u>प्रचालन लागत</u>** -		
क	**<u>कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:</u>**		
	(क).विद्युत लागत	2.87	2.87
	(जेएनपीटी - 8.25 हैक्टे जल फ्रंट क्षेत्र* 240000 यूनिट प्रति हैक्टे. @ रू..14.5प्रतियूनिट) (टीएएमपी- 8.25 हैक्टे. जल फ्रंट क्षेत्र * 240000 यूनिट प्रति हैक्टे. @ रू.. @ रू..14.5 प्रति यूनिट)		
	(ख).मरम्मत और अनुरक्षण		
	- सिविल कार्य (सिविल लागत का 1%)	5.27	5.27
	- उपकरण लागत (उपकरण लागत का 2%)	1.98	1.98
	(ग). बीमा (समग्र स्थायी परिसंपत्तियों का 1%)	6.26	6.26
	(घ). मूल्यह्रास		
	-सिविल कार्य (सिविल लागत का 3.34%)	17.59	17.59
	- उपकरण लागत	9.91	9.91
	(जेएनपीटी -उपकरण लागत का 10%) (टीएएमपी - उपकरण लागत का 10%)		
	(ङ). लाइसेंस फीस		

	(जेएनपीटी - वाटर फ्रंट के लिए - 82533 वर्गमीटर. *रू.19.42 प्रति वर्गमीटर* 12 माह* 0.5) (टीएएमपी - वाटर फ्रंट के लिए - 82533 वर्गमीटर.* रू.19.42 प्रति वर्गमीटर* 12 माह*0.5)	0.96	0.96
	(च). अन्य व्यय (समग्र स्थायी परिसंपत्तियों का 1%)	6.26	6.26
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के लिए प्रचालन लागत	**51.10**	**51.10**
ख	**बर्थिंग गतिविधि:**		
	(क). मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार (बर्थ लागत का1%)	0.56	0.56
	(ख).मूल्यह्रास (बर्थ लागत का 3.34%)	2.03	2.03
	(ग).बीमा(बर्थ लागत का 1%)	0.61	0.61
	बर्थिंग गतिविधि के लिए प्रचालन लागत	**3.20**	**3.20**
क्रम सं.	**विवरण**	**जेएनपीटी का 24 जुलाई 2015 का प्रस्ताव**	**प्राधिकरण द्वारा आशोधित आकलन**
			रू.करोड़ों में
IV	**अनुमानित राजस्व मांग और अपफ्रंट प्रशुल्क**		
(क).	**कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:**		
(i).	**अनुमानित राजस्व मांग**		
	(क). कुल प्रचालन लागत	51.10	51.10
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम @ 16%	100.14	100.14
	(ग). लिक्विड प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व मांग	**151.24**	**151.24**
(ii).	**राजस्व मांग का आनुपातिक विभाजन**		
	(क). लिक्विड प्रहस्तन प्रभार(95%)	143.67	143.67
	(ख). विविध प्रभार (5%)	7.56	7.56
	(ग).लिक्विड प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व मांग	**151.24**	**151.24**
(iii).	**लिक्विड प्रहस्तन प्रभार**		
	(क). लिक्विड प्रहस्तन प्रभार		
	- राजस्व मांग (करोड़ रूपये)	143.67	143.67
	- क्षमता (एमएमटीपीए)	10.98	10.98
	- प्रति टन प्रहस्तन दर(रू.में)		
	- क्रुड आयल	**23.43**	**23.43**
	- पीओएल	**117.15**	**117.15**
	- अन्य लिक्विड	**456.19**	**456.19**
	(ख). विविध प्रभार		
	- राजस्व मांग (करोड़ रुपये)	7.56	7.56

	- क्षमता (एमएमटीपीए)	10.98	10.98
	- विविध प्रभार (रू.प्रति टन)	**6.88**	**6.88**
ग.	**बर्थ किराया प्रभार**		
	(क) प्रचालन लागत	3.20	3.20
	(ख) नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम @ 16%	9.73	9.73
	(ग)बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व मांग	**12.93**	**12.93**
	बर्थ किराया प्रभार (दर- प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रूपयों में विदेशी पोतें के लिए	**0.21**	**0.28**
	बर्थ किराया प्रभार (दर- प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रूपयों में तटीय पोतें के लिए	**0.12**	**0.17**

बर्थ किराया परिकलन

क्रम	विवरण	यूनिट	बेएनपीटी का 24 जुलाई 2015 का प्रस्ताव				टीएएमपी द्वारा आशोधित आकलन			
			क्रूडआयल	पीओएल	अन्य लिक्विड	कुल	क्रूडआयल	पीओएल	अन्य लिक्विड	कुल
i	पोत दिवस आऊटपुट	टन/दिन	120000	24000	7200		120000	24000	7200	
ii.	औसत जीआरटी	टन	72000	48000	36000		72000	48000	36000	
iii.	औसत पार्सल आकार	टन	55000	13250	7077		55000	13250	7077	
iv.	प्रहस्तन किए जाने वाली टनेज या भार	टन	3484191	5757449	1742914	10984554	3482976	5757948	1742837	10983761
v.	बर्थ दिवसों की औसत संख्या (iv / i)	दिन	29	240	242	511	29	240	242	511
vi.	बर्थ घंटों की संख्या {24 x (v)}	घंटे	697	5757	5810	12264	697	5758	5809	12264
vii.	पोतों की अनुमानित संख्या (iv / iii)	संख्या	63	435	246	744	63	435	246	
viii.	प्रति पोत अनबर्थिंग समय	घंटे	6	6	5		0	0	0	
ix.	अनबर्थिंग घंटे(vii x viii)	घंटे	380	2607	1231	4219	-	-	-	0
x.	कुल घंटे (vi + ix)	घंटे	1077	8365	7041	16483	697	5,758	5,809	12264
ix.	कुल जीआरटी घंटे (ii * x)	जीआरटी घंटे	77539087	40150059	2534798	732519518	50154854	276381504	2091404	53567680
x.	राजस्व मांग	रुपये				129339651				129339651

	(परिकलन :विदेशी पोतों के लिए 64% और तटीय पोतों के लिए 36%)					(परिकलन :विदेशी पोतों के लिए 64% और तटीय पोतों के लिए 36%)					
	732519518 * 64% * x + 732519518 * 36% * 0.6x =				1293396 51	551411976 * 64% * x + 551411976 * 36% * 0.6x =					12933 9651
	468812491.7 x + 263707027 * 0.6x =				1293396 51	468810294.1 x + 263705790.4 * 0.6x =					12933 9651
	x = विदेशगामी पोत दर				**0.21**	x = विदेशगामी पोत दर					**0.28**
	तटीय पोत दर = 0.6 x विदेशगामी पोत दर				**0.12**	तटीय पोत दर = 0.6 x विदेशगामी पोत दर					**0.17**

अनुलग्नक - I(ख)

प्रति टन प्रहस्तन दर का परिकलन :

प्राधिकरण अनुसार

	क्षमता			**प्रहस्तन दरें**						
	कुल	**विदेशी**	**तटीय**	**दैनिक प्रहस्तन दर**	**कार्गो परिकलन**	**कार्गो के कार्य दिवसों का %**	**राजस्व मांग**	**विदेशी कार्गो दर**	**तटीय कार्गो दर**	
क्रूड	3482976	2229105	1253871	120000	29	5.68%	81123361	23.29	0.00	
पीओएल	5757948	3685087	2072861	24000	240	46.95%	670553133	116.46	0.00	
अन्य	1742837	1115416	627421	7200	242	47.37%	676551692	453.49	272.10	
कुल क्षमता	**10983761**	**7029607**	**3954154**		511		**1428228186**			

जेएनपीटी के अनुसार

	क्षमता			**प्रहस्तन दरें**					
	कुल	**विदेशी**	**तटीय**	**दैनिक प्रहस्तन दर**	**कार्गो परिकलन**	**कार्गो के कार्य दिवसों का %**	**राजस्व मांग**	**विदेशी कार्गो दर**	**तटीय कार्गो दर**
क्रूड	3482976	2229105	1253871	120000	29	5.68%	81606591	23.43	0.00
पीओएल	5757948	3685087	2072861	24000	240	46.95%	674547441	117.15	0.00
अन्य	1742837	1115416	627421	7200	242	47.37%	680581731	456.19	273.72
कुल क्षमता	**10983761**	**7029607**	**3954154**		511		**1436735763**		

अनुलग्नक - II

जवाहरलाल नेहरु पत्तन न्यास

अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

इन दरमानों में जब तक कि संदर्भ में अन्यथा अपेक्षित न हो , निम्न परिभाषाएं लागू रहेंगी।

परिभाषाएँ – सामान्य

(i) **"तटीय पोत"** का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा ।

(ii) "विदेशी पोत " का अभिप्राय तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत है।

(iii) "नि:शुल्क अवधि" का अभिप्राय उस अवधि से है जिसके दौरान कार्गो का भंडारण बिना किसी विलंब प्रभार/भूमि-किराया(ग्राउंड रैंट) के अनुमत्त होगा और इसमें सीमा शुल्क द्वारा अधिसूचित दिवस तथा टर्मिनल के अप्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।

(iv) "पत्तन" का अभिप्राय जवाहरलाल नेहरु पत्तन न्यास से है।

(v) "टीएएमपी" का अभिप्राय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 47(क) के अधीन गठित महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से है।

(vi) "टन" का अर्थ है एक मीट्रिक टन या 1000 किलोग्राम या एक घन मीटर।

1. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

(i) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :

(क) उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा । इसी तरह, प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा ।

(ख) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी । दंडात्मक ब्याज दर टर्मिनल प्रचालक और अन्य पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी ।

(ग) वापसियों पर विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा ।

(घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा । तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रुप में निर्धारित किया जाता है ।

ii. सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रुपए में पूर्णांकित किए जाएंगे ।

iii. यदि टर्मिनल प्रचालक के कारण एक उचित स्तर से अधिक विलम्ब होता है तो प्रयोक्ता को प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नही होगा ।

iv. बर्थ किराया प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रुप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा ।

v. (क) सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है ।

(ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है ।

(ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदायी शुरू कर देता है ।

(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है, उसके तत्काल पश्चात् विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी ।

(ड.) पोत परिवहन महानिदेशक से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे ।

(vi) (क) सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरुपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिएं।

(ख) सभी तटीय पोतों के लिए कार्गो संबंधित प्रभार पीओएल सहित क्रूड को छोड़ कर सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिएं ।

(ग) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से एक कंटेनर जो भारतीय पत्तन "ख" को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन "क" पर पहुंचता है भी इसके तटीय चलन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के लिए पात्र होगा । दूसरे शब्दों में, अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गो/कंटेनरों तटीय चलन के लिए रियायत के पात्र होंगे ।

(vii) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर है। टर्मिनल प्रचालक यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।

प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी तथा आगे भी ऐसी निम्न दरों और/या ऐसी दरें लागू करने वाली शर्तें अधिसूचित करना जारी रखे बशर्ते तय की गई नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

2. बर्थ किराया प्रभार:

बर्थ पर आने वाले या बर्थ के साथ् खड़े पोतों के स्वामियों/मालिकों/एजेंटों से निम्न दरों के अनुसार किराया वसूल किया जाएगा :

विदेशगामी पोत	रू.0.28 प्रति जीआरटी प्रति घंटा
तटीय पोत	रू.0.17 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

नोट:

(i) एक विदेशीगामी या तटीय पोत द्वारा केवल एक बर्थ लेने पर उपर्युक्त अनुसार संबंधित बर्थ किराया प्रभार का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

(ii) बर्थ किराया की अवधि पोत के बर्थ पर आने के समय से परिकलित की जाएगी।

(iii) बर्थ किराया में, बर्थ में ठहराव, कचरे का हटाया जाना, बर्थ की सफायी अग्नि से सुरक्षा निगरानी आदि जैसी बर्थ पर प्रदान की जाने वाली सेवाऐं शामिल हैं।

(iv) टर्मिनल प्रचालक के उपकरण खराब होने या विद्युत या किसी अन्य कारण से प्रचालक के उत्तरदायित्व के कारण पोत के बर्थ पर एक घंटा या इससे अधिक व्यर्थ् ठहरने की अवधि के लिए पोत से कोई किराया नहीं लिया जाएगा।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार

आयल जेट्टी पर लिक्विड कार्गो प्रहस्तन प्रभार मेनीफस्टिड कार्गो पर कार्गो के आयातक द्वारा निम्न निर्धारित दरों के अनुसार सीधे देय होंगे :

(रू. प्रति मी.टन)

विवरण/कार्गो	विदेशी	तटीय
क्रूड	23.43	23.43
पीओएल	117.15	117.15
अन्य	456.19	273.72

नोट: कार्गो प्रहस्तन प्रभार में कार्गो की लदायी/उत्तरायी(जैसी भी स्थिति हो), पाइपलाइनों के माध्यम से वहन, घाट भाड़ा आदि शामिल हैं।

(क) आयातित कार्गो के संबंध में पोत से कार्गो की उत्तरायी और भंडारण स्थान तक उसका स्थानांतरण और ट्रकों /टैंकरों पर पर लदायी।

(ख) निर्यात किए जाने वाले कार्गो के संबंध में भंडारण टैंक फार्म पर ट्रकों/टैंकरों से कार्गो की उत्तरायी लदायी स्थान तक स्थानांतरण तथा पोत में लदायी।

4. **विविध प्रभार:**

रू.6.88 प्रति टन की दर से पिगिंग, कंप्रेशर प्रभार वाष्पीकरण प्रभार और ऐसे संबंधित प्रभार लिए जाएंगे।

5. उपर्युक्त खंड 2 और 4 से संबंधित सामान्य नोट:

(i) प्रशुल्क सीमा में , 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक(डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी । प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वत: तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी

(ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) के आरंभ होने की तारीख से उस वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क उस वर्ष के प्रासंगिक 'इंडेक्स्ड' संदर्भ प्रशुल्क तक ही सीमित होगा। यह उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क प्रशुल्क दिशानिर्देश-2013 के पैरा 2.2 में प्रदत्त इन्डेक्सेशन के आधार पर स्वत: संशोधित किया जाएगा जो कि पूरी लाइसेंस अवधि के दौरान लागू रहेगा।

तथापि, लाइसेंसधारक, कार्य निष्पादन मानकों के साथ एक ऐसा प्रशुल्क ("कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क") प्रचालन के दूसरे वर्ष से आने वाले वित्तीय वर्ष की 01 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व लगाने के लिए स्वतंत्र होगा जोकि उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए इंडेक्स्ड संदर्भ प्रशुल्क से अलग होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए इन्डेक्स्ड संदर्भ प्रशुल्क के 15% (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) से अधिक नहीं होगा। कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से लागू हो जाएगा तथा पूरे वर्ष लागू रहेगा।

(iii) परियोजना के रियायत करार के अधीन स्वतंत्र रुप से नियुक्त अभियंता के प्रमाण पत्र सहित इस प्राधिकरण को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें , पिछले 12 माह में या प्रचालन के पहले वर्ष के वास्तविक महीनों के दौरान जैसी भी स्थिति हो, लाइसेंस करार में शामिल कार्य निष्पादन संबंधी मानकों की उपलब्धियों का उल्लेख किया जाएगा।

(iv) प्रस्ताव प्राप्त होने के 7 दिन के अंदर यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के पैरा 5 में उल्लिखित कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धियों पर महापत्तन न्यास की राय आमंत्रित करेगा।

(v) लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 माह में रियायत करार में शामिल कार्य निष्पादन मानक हांसिल न किए जाने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा तथा लाईसेंसधारक, आगामी वित्त वर्ष के लिए केवल इंडेक्स्ड संदर्भ प्रशुल्क का पात्र होगा।

(vi) महापत्तन न्यास की राय पर विचार करने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण पाता है कि रियायत करार में शामिल कार्य निष्पादन मानकों का परिपालन किया गया है तो यह प्राधिकरण कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वित्त वर्ष के लिए, 15 मार्च से पूर्व अधिसूचित कर देंगे।

(vii) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य निष्पादनों तथा लाइसेंस धारक द्वारा इनके अनुपालन को जांचेगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के अनुपालन की उपलब्धियों या अन्यथा स्थिति के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के प्रस्ताव को स्वीकार करने या रद्द करने के बारे में निर्णय लेगा। इंडेक्स्ड संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के साथ संलग्न परिशिष्ट के अनुसार किया जाएगा।

(vii) लाइसेंस धारक से प्रचालन के तीसरे वर्ष से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का प्रस्ताव पिछले 12 माह की कार्य निष्पादन उपलब्धियों के स्वतंत्र रुप से नियुक्त अभियंता के द्वारा सत्यापित होने पर इस प्राधिकरण द्वारा स्वत: ही अधिसूचित कर दिया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए, स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धियों के सत्यापन प्रमाण पत्र के साथ मार्च की पहली तारीख से प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वर्ष से लागू करने के लिए उसे अधिसूचित कर देगा।

अनुलग्नक -III

जवाहरलाल नेहरु पत्तन न्यास अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल

कार्य निष्पादन मानक

बर्थ की सकल आउट-पुट

ये मानक टर्मिनल के समग्र निष्पादन कार्य (बर्थ की सकल आउटपुट)से संबंधित हैं । लिक्विड बल्क कार्गो के मामले में, टर्मिनल की क्षमता/सामर्थ्यता, प्रहस्तन की यंत्रीकृत पद्धति तथा पोत कार्गो के आकार पर ही सकल बर्थ आऊटपुट का निर्धारण किया जा सकेगा। टर्मिनल की उच्चतर सामर्थ्यता और पार्सल के बड़े आकार के आसे ही उच्च उत्पादन मात्रा प्राप्त की जा सकेगी।

बर्थ की सकल आऊटपुट कार्गो से/पर एक माह में कुल प्रहस्तित कार्गो(उत्तरायी/लदायी) को पोत के उसी माह में उस टर्मिनल पर पोत-दिवस संख्या से विभाजित करके परिकलित की जाएगी। कार्ग्र दिवसों की संख्या निर्धारित करते समय कुल पोत घंटों में से, बर्थ-प्रवेश के 4 घंटे कम कर दिए जाएंगे।

लिक्विड बल्क कार्गो के लिए बर्थ का सकल आऊटपुट के मानक इस प्रकार हैं:

लिक्विड बल्क	**सांकेतिक मानक**
क्रूड आयल	5000 टन/घंटा
पीओएल उत्पादन	1000 टन/घंटा
अन्य लिक्विडस	300 टन/घंटा

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 10th November 2015

No. TAMP/18/2015-JNPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48,49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for Fixation of Reference Tariff for Development of Additional Liquid Bulk Terminal (ALBT) at JNPT under PPP Mode.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/18/2015 – JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust - - - Applicant

QUORUM

(i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 22nd day of September 2015)

This case relates to a proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for Fixation of Reference Tariff for Development of Additional Liquid Bulk Terminal (ALBT) at JNPT under PPP Mode.

2.1. This Authority had passed an Order dated 31 December 2013 on the proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of Reference tariff for development of Additional Liquid Bulk Terminal (ALBT) at JNPT. This Order was notified in the Gazette of India on 3 February 2014 vide Gazette No.38.

2.2. Vide the said Order, Reference tariff was fixed for a Liquid Terminal comprising of two berths with an aggregate optimal capacity of 10.98 MMTPA envisaged to handle Crude Oil, Petroleum Oil and Lubricants (POL) and Other Liquid cargo.

3.1. In this backdrop, the JNPT vide its letter dated 12 March 2015 has again filed a proposal for fixation of Reference tariff for Liquid Bulk Terminal at JNPT under PPP mode on the ground that the JNPT has decided to restructure the project. The summary of the points made by the JNPT in its proposal dated 12 March 2015 is given below:

(i). Based on the proposal filed by the JNPT for fixation of Reference Tariff for Additional Liquid Bulk Terminal in October 2013 under the Reference Tariff guidelines, 2013, TAMP had passed an Order on 31 December 2013, which was notified in the Gazette of India on 3 February 2014 vide Gazette No.38.

(ii). Thereafter, the port had issued RFQs to the experienced bidders. However, taking into consideration the feedback from the bidders it was decided to restructure the project.

(iii). The revised traffic study was carried out and it was observed that instead of 6 berths, port will have to construct 2 berths only. Thus, the cost of project was reduced.

(iv). Accordingly, it was felt necessary to arrive the upfront tariff based on the revised project structure as per the guidelines, 2013.

(v). A detailed traffic study was carried out to assess the traffic potential of JNPT and it was observed that POL products and crude oil traffic contributes to the major portion of liquid cargo traffic in JNPT.

(vi). In planning of the facility, it is considered that existing BPCL Jetty will continue to handle to its design capacity i.e. 5.5 MMTPA and additional traffic will be attracted to the additional terminal. Hence, it has been decided to go ahead with only Phase-IA of the development of the project with two liquid cargo jetties.

(vii). The tariff is proposed in the following categories:

(a). Berth Hire Charges

(b). Cargo Handling Charges

(c). Storage Charges

3.2. Subsequently, at our request vide our letter dated 16 March 2015 to furnish the requisite details to enable us to proceed further in the matter, the JNPT vide its letter dated 17 March 2015 has furnished the feasibility report, list of users/ shortlisted bidders/ prospective applicants with their address and contact details and proposed reference tariff Scale of Rates along with conditions governing the application of Scale of Rates.

3.3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the JNPT proposal dated 12 March 2015 and 17 March 2015 was forwarded to the users/ user organizations and prospective applicants (as per the list provided by the JNPT) vide our letter dated 24 March 2015, seeking their comments by 3 April 2015. A joint hearing in this case was scheduled to be held on 8 April 2015 at the Office of this Authority. The details of the JNPT proposal dated 12 March 2015 and 17 March 2015 have been brought out in the later part of this Order.

3.4. In the meantime, the JNPT vide its letter dated 30 March 2015 has stated that due to certain internal deliberation, it has decided to revise its proposal dated 12 March 2015 and 17 March 2015 and accordingly, the JNPT requested this Authority to keep its proposal on hold, till such time a revised proposal is submitted by them again in due course of time. In view of this position, the joint hearing scheduled on 8 April 2015 was cancelled.

3.5. In the meanwhile, a list of points to be kept in view by JNPT while firming up its revised proposal was issued to JNPT vide our letter dated 1 April 2015. The JNPT vide its letter dated 13 April 2015 has responded to the points made by us. The list of points made by us and the response of JNPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Points made by us	Response of JNPT
(i).	As per Clause 2.2 of the Tariff Guidelines of 2013, the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines and in case no tariff has been fixed for that commodity at that Major Port Trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then the concerned Major Port Trust can propose to TAMP any other tariff fixed under 2008 Tariff guidelines in any other major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification. Simultaneously, Clause 2.4 of the Tariff Guidelines of 2013 stipulate that if in the view of the Major port Trust, the tariff determined for a particular	In the tariff proposal of December 2013, it was envisaged that in Phase I–2 berths and in Phase II additional berths will be developed keeping in view of the traffic forecast. Accordingly, the storage tanks, pipelines and other facilities were planned to handle cargo of 6 berths. However, the berthing structure cost was taken only for Phase I i.e. 2 berth. Subsequently, the traffic study has been updated to factor current market & economic conditions. Based on the revised traffic forecast the total capacity of the project has been revised and accordingly project structure has been revised. This has led to lower capital cost in development of the required facilities. The key differences in the project structure as per December 13 proposal and present proposal are:

<table>
<tr>
<td></td>
<td>commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach TAMP with a proposal to refix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

In this connection, it may be recalled that this Authority vide its Order no. TAMP/50/2013-JNPT dated 31 December 2013 has fixed Reference Tariff for an additional Liquid Bulk Terminal (LBT) at JNPT. This LBT was envisaged to handle Crude, POL and Other Liquid cargo based on development of two berths. In the case in reference also, the JNPT envisages to handle Crude, POL and Other Liquid cargo at the additional Liquid Bulk Terminal (LBT) comprising of 2 berths. That being so, the need for a fresh Reference Tariff to be pondered upon.</td>
<td>(` in crores)
<table><tr><th>Particulars</th><th>Previous Proposal (December 2013)</th><th>Present Proposal</th></tr><tr><td>Capital Cost</td><td>1041.99</td><td>758.40</td></tr><tr><td>Civil Cost (Approach Trestle, Walkways etc.)</td><td>282.66</td><td>280.28</td></tr><tr><td>Equipment Costs (Marine Loading Arm, Dock Lines, etc)</td><td>266.76</td><td>182.54</td></tr><tr><td>Berthing Structure</td><td>75.93</td><td>76.63</td></tr><tr><td>Storage Civil Costs (Tank farm foundation including piling, internal roads etc.)</td><td>216.18</td><td>75.61</td></tr><tr><td>Storage Equipment Costs (Tank fabrication & piping, etc)</td><td>200.46</td><td>143.34</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>1041.99</td><td>758.40</td></tr></table>
<table><tr><td>Tank Farm Capacity</td><td>1.28 million KL</td><td>0.62 million KL</td></tr><tr><td>(0.62 million KL (capacity of phase IA as per DPR) + 0.66 million KL (capacity of phase IB as per DPR))</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Tank Farm Area Size</td><td>73 ha</td><td>36.5 ha</td></tr></table>
In view of above, since there is a significant change in the project cost on account of equipment and storage (civil & equipment) (reduction by approx. `300 crores) and investment in tank farm area, it is suggested that a fresh tariff is estimated.</td>
</tr>
<tr>
<td>(ii).</td>
<td>As per the Traffic forecast furnished by the JNPT, the traffic of Liquid cargo comprising of Crude Oil, POL and Other Liquids is expected to reach 6.79 MMTPA during the year 2034-35. That being so, the need for creating capacity 20 years in advance at almost double the traffic projection (i.e. 11.25 MMTPA based on the optimal capacity of the facility consisting of 2 no. of berths) to be deliberated, as investment in the infrastructure facilities, both civil and equipment, to create almost 100% additional capacity to be an idle investment looking to the traffic potential indicated at 6.79 MMTPA.</td>
<td>The traffic capacity of 11.25 MMTPA is calculated based on 2008 guideline issued by TAMP considering 70% berth occupancy and 365 days working time and handling rate mentioned by TAMP for the purpose of estimate the Upfront Tariff.

However, this calculation does not include the time required for peripheral activities such as berthing and de-berthing of ships, obtaining customs clearance, surveys, positioning and hook up of equipment, post operation of survey (where necessary), waiting for pilots and clearance for navigation.

For the above reasons the effective handling rate of the berth is significantly reduced and also port operating days of 330 days (days to account for down time) has been considered which reduces the overall handling capacity of the berth to 7.5 – 8 MMTPA.</td>
</tr>
<tr>
<td>(iii).</td>
<td>Further, based on the cargo share of Crude Oil, POL and Others at 3.65%, 63.74% and 32.61% respectively (as furnished by the JNPT) and considering the handling rate in respect of the Crude Oil, POL and Others at 5000 tonnes/ hour, 1000 tonnes/ hour and 300 tonnes/ hour, as prescribed in the upfront guidelines of 2008 for</td>
<td>Since the initial traffic is about 4.7 MMTPA and the effective handling capacity of single berth is 3.75 – 4 MMTPA, the requirement of 2 berths at the beginning of the project is essential.</td>
</tr>
</table>

	liquid cargo terminal, the optimal capacity for a berth for 24 hours and 365 days at 70% utilization works out to 5.63 million metric tonnes per annum. This shows that a single berth configuration may almost be sufficient to handle the traffic of about 6.79 MMTPA envisaged during the Phase – I. Therefore, the need for the two berth configuration to be examined. If 2 berth configuration is absolutely essential even at the start of the project, the capital and the operating costs for the additional berth may require justification.	
(iv).	The linkage between pipeline dimension and handling rates of each type of liquid cargo considered in the optimal capacity calculation.	Handling rates considered in optimal capacity calculation is as per TAMP guidelines, 2008. This fact has been confirmed by the technical consultant.
(v).	Whether the capacity of the storage tank farm is in tandem with the capacity of the LBT.	Yes. The detailed explanation is provided in Section 10.4.3 of DPR. However, the number of tanks are reduced to 50% of Phase-I considering the restructuring the project by developing only 2 Berths.
(vi).	The DPR furnished by JNPT for the proposal under reference was seen to be as of August 2013. Given that the unit rates considered in the capital cost estimation in DPR would have undergone a significant change during the intervening period, the capital cost, may require updation so as to reflect the unit rates prevailing as of the year in which the revised proposal would be filed.	Though the estimate is prepared by the consultants in August 2013, the same is mostly in line with the prevailing market rates of 2015.
(vii).	The total tonnage in the berth hire calculation should also reflect the optimal capacity figure.	Agreed. Revised Tariff Proposal in view of this is furnished.
(viii).	Considering a total of 365 days at 70% utilization the no. of days in a year works out to 256 days. In the berth hire calculation, the no. of berth days is to reflect this position.	Agreed. Revised Tariff Proposal in view of this is furnished. However since there are 2 berths the total berth days are 512.
(ix).	Considering a base of 256 days, the no. of berth hours works out to 6132 hours i.e. 256 days x 24 hours. In the berth hire calculation, the no. of berth hours is to reflect this position.	Agreed. Revised Tariff Proposal in view of this is furnished. However, since there are two berths the total berth hours is worked out to 12288 i.e. 512 days * 24 hours.

4.1 The JNPT vide its letter dated 1 April 2015 submitted its revised proposal and vide its subsequent letter dated 2 April 2015 submitted its revised Scale of Rates along with the Performance Standards. It is relevant to mention here that the revision in the revised proposal furnished by the JNPT was only to the extent of some minor changes in the capital cost estimation and some minor change in the operating cost estimates. However, since the users/ prospective bidders had been intimated about revision of proposal by JNPT, a copy each of the revised proposal of JNPT dated 1 April 2015 and revised SOR dated 2 April 2015 was forwarded to the users/ user organisations and prospective applicants (who were taken on consultation in the earlier proposal) vide our letter dated 8 April 2015 seeking their comments. The details of the JNPT proposal dated 1 and 2 April 2015 have been brought in the later part of the Agenda.

4.2 In this context, M/s. Adani Ports and Special Economic Zone Limited (APSEZL) vide its letter dated 15 April 2015 and M/s. IMC Limited vide its letter dated 15 April 2015 have furnished its comments. The comments received from these prospective bidders were forwarded to JNPT as feedback information. The JNPT vide its letter dated 20 April 2015 has responded to the comments of APSEZL. Inspite of reminders dated 28 April 2015 and 20 May 2015, the JNPT has not responded and furnished information/ clarification as sought by IMC Ltd.

4.3. Based on a preliminary scrutiny of the revised proposal dated 1 and 2 April 2015 as well as scrutiny of the submissions made by the JNPT vide its letter dated 13 April 2015, the JNPT was requested to furnish additional information/ clarifications on various points vide our letter dated 15 April 2015**.** The JNPT vide its letter dated 20 April 2015 has responded. A summary of the queries raised by us and response of the JNPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarification sought by us	Response of JNPT
A.	**General:**	
(i).	With regard to the response furnished by the JNPT at point no. (i) of its letter dated 13 April 2015, the JNPT has indicated the key differences in the project structure as per December 2013 proposal as well as the present proposal. In the said table, the Tank farm capacity in the December 2013 proposal is indicated as 1.28 Million KL. In this regard, JNPT to note that in the Order of December 2013, the Capacity of Tank Farm has been considered at 0.66 Million KL and not 1.28 Million KL.	There was some ambiguity in calculation of capacity of tank farms in the December 2013 proposal. Capacity of only Phase IB (0.66 million MT) was included for. There was an omission of capacity of phase IA (0.62 MT) in the proposal. Detailed calculation of tank farm capacity is provided in DPR at Table 10-15 for general guidelines only.
(ii).	The JNPT at point no. (ii) of its letter dated 13 April 2015 has stated that considering the time required for peripheral activities such as berthing and de-berthing of ships, obtaining customs clearance, surveys, positioning and hook up of equipment, post operation of survey (wherever necessary), waiting for pilots and clearance for navigation, the effective handling rate of the berth is significantly reduced, whereby the overall handling capacity of the berth is reduced to 7.5 - 8 MMTPA. Norms for calculation of optimal capacity of Liquid Bulk Terminal stipulated in 2008 Guidelines do not permit to take into the factor listed by JNPT for calculation of optimum capacity. Therefore, the JNPT to fully justify the need to have a 2 berth configuration even at the start of the project.	Optimal Berth Capacity (11.25 MMTPA) for assessment of tariff is as per TAMP 2008 guidelines itself. However, when planning for project development. It is estimated that to handle (7.5 MMTPA/ the projected cargo) a minimum 2 berth configuration is required (as per DPR).
(iii).	The JNPT to furnish the details of the total allocation of land for the project and the details of the land proposed to be allocated for the ancillary facilities.	The total land proposed to be allocated for storage facilities (tank farm) and ancillary facilities is 36.5 Ha.
(iv).	The JNPT to also confirm whether the proposed allotment of land for the LBT is in line with the land use plan of the port.	Yes. The land is earmarked for port operational activities as per approved CZMP of the port in 2005.
(v).	The basis for proposing to allot 12.8 hectares of water area for the 2 berths and 36.5 hectares of land for setting up of storage facilities to be furnished.	Water Area for jetties: 400m*50m =20000sq.m Water Area for Approach Trestle 7200m*15m=108000sq.m. Total Water Area: 128000 sq.m., i.e. 12.8 hectares.
(vi).	As already communicated to JNPT vide our letter of even number dated 08 April 2015, the JNPT to furnish the copy of the approval of the Board of Trustees with regard to the revised proposal.	The said proposal is being placed before the Board in its ensuing meeting. After receipt of approval of the Board, the same shall be forwarded to TAMP.
(vii).	A few arithmetical errors have been observed in the revised proposal furnished by the JNPT. The JNPT to rectify the arithmetical errors, while reviewing its proposal.	Agreed
(viii).	The JNPT to indicate, whether after fixation of Reference tariff for the Additional Liquid Bulk Terminal (ALBT) vide the tariff Order of December 2013, the matter was taken up further with the Competent Authority in the Government of India. If so, the observations, if any, made by the Competent Authority and action, if any, taken by the JNPT in this regard to be intimated. It may also be intimated whether the current JNPT proposal under reference, takes into account all such observations made by the Competent Authority then, if any.	Yes, the proposal was approved by PPPAC. However, feedback was received from cabinet committee and prospective bidders regarding the traffic estimation on the basis of which the traffic was reviewed and project structure was modified. There was no objection on tariff order.
B.	**<u>Optimal Capacity:</u>**	
(i).	The JNPT has computed the optimal capacity of the liquid terminal assuming a percentage share of 3.65% for "Crude oil", 63.74% for POL and 32.61% for "Other liquids". In this regard, the actual percentage share of each of the	Liquid Traffic handled in last three years at JNPT for Crude Oil, POL and Other Liquids is given in MT as under:

<table>
<tr><td></td><td>cargo viz. Crude Oil, POL and other liquids at JNPT during the last three years to be furnished. The basis for considering the share of crude oil, POL and other Liquids at 3.65%, 63.74% and 32.61% respectively, also to be furnished.</td><td>
<table>
<tr><th>Commodity</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr>
<tr><td>Crude Oil</td><td>2,121,237 (36%)</td><td>1,734,848 (28%)</td><td>1,568,333 (25%)</td></tr>
<tr><td>POL</td><td>2,004,259 (34%)</td><td>2,684,079 (43%)</td><td>2,465,817 (40%)</td></tr>
<tr><td>Other Liquid (including edible oil)</td><td>1,753,858 (30%)</td><td>1,862,731 (29%)</td><td>2,155,495 (35%)</td></tr>
<tr><td>Total</td><td>5879354</td><td>6281658</td><td>6189645</td></tr>
</table>
The basis for share of crude oil, POL and other liquids is based on no. of berth days used instead of percentage share of cargo volume required to handle the respective cargo in 2034-35.</td></tr>
<tr><td>(ii).</td><td>The JNPT in its proposal has indicated the dimension of the Crude Oil pipe Line at 36’ ø, POP pipe Line at 24’ ø , Edible Oil pipe Line at 20’ ø and 2 no of Chemical pipe Lines at 16’ ø and 8’ ø. In this regard, the reply furnished by the JNPT at point no. (iv) of its letter dated 13 April 2015 does not establish linkage between pipeline dimension and handling rates of each type of liquid cargo considered in the optimal capacity calculation. The JNPT to furnish the said linkage.</td><td>The DPR prepared by JNPT is submitted for general guidelines and based on the conceptual planning. However, the dimension will be finalized by detailed engineering stage during RFP stage.</td></tr>
<tr><td>(iii).</td><td>The JNPT in its Detailed Project Report (DPR) under clause 7.7.1 of Storage area requirement has stated that the Storage Tank developed will be for transit purpose only. Further, in the DPR it has been stated that the storage tanks will be suitable to hold 7 to 10 days of traffic. In this regard, the JNPT to furnish the reason to consider holiday traffic pertaining to 7-10 days in the storage tanks.</td><td>The holding time in the storage tank is conceptual. However, the actual holding time will have to be worked out during detailed engineering stage by the Concessionaire. The DPR is for general guidelines purpose. Potential Investors are free to prepare their own DPR on their assumption.</td></tr>
<tr><td>(iv).</td><td>With reference to pipeline, the port to certify that the dimensions considered by it in the proposal is optimum and that no further improvement, which may have an impact on handling rate, would be possible due to technical reasons. The port also to clarify whether the Concession Agreement would categorically specify the dimensions of pipeline, which cannot be altered by the BOT operator, after award of the contract.</td><td>The dimension proposed in DPR are based on the conceptual planning for general guidelines. Bidders are free to prepare their own DPR. However, the dimensions will be finalized by detailed engineering stage during RFP stage.</td></tr>
<tr><td>(v).</td><td>The reason for considering the ratio of foreign cargo at 64% and that of Costal cargo at 36%, for all the three types of cargo envisaged to be handled at LBT to be explained.</td><td>This is based on foreign to coastal cargo ratio of last 2-3 years.</td></tr>
<tr><td>(vi).</td><td>The types of liquid cargo considered under the category of ‘Other Liquid Cargo’ in the capacity calculation to be listed out.</td><td>Edible Oil, Molasses and Chemical.</td></tr>
<tr><td>C.</td><td><u>Capital cost</u>:</td><td></td></tr>
<tr><td>(i).</td><td>The DPR furnished by the JNPT under cover of its Letter dated 17 March 2015 at Annexure 12.1, indicates the total project cost at `1127.52 crores. The JNPT in its proposal is seen to have not considered some items of capital costs as well as not seen to have considered the amount as indicated in the DPR. The JNPT is thus, seen to have considered capital cost at `758.42 crores only. The reason for considering a lower capital cost estimation in the calculations to be explained by JNPT.</td><td>Cost of Capital dredging in manoeuvring is not included in the project cost, as this cost will not be borne by the Concessionaire. Also, the cost of civil works (such as berth, Trestle), mechanical works and ground improvement works for tank farm is halved resulting in lower total project cost.</td></tr>
<tr><td>(ii).</td><td>The JNPT to furnish the basis for the quantum of each item of civil cost and document substantiating the base</td><td>As per the DPR prepared by M/s L&T Ramboll.</td></tr>
</table>

	rate considered by it to estimate the civil capital costs under each of the activity viz., Handling activity, Berthing activity and Storage activity.	
(iii).	The JNPT also to furnish workings to arrive at the cost of each of the other equipment, as considered by it in its proposal. The documentary evidence in support of the cost of the each of the said equipment also to be furnished.	As per the DPR prepared by M/s L&T Ramboll.
(iv).	With regard to capital dredging, the unit rate of dredging may be substantiated with documentary proof.	Only berth pocket dredging is considered and rate adopted is based on the estimated rate of capital dredging recently carried out by JNPT.
(v).	As stated earlier, the Reference tariff fixed vide Order of December 2013 was for a 2 berth configuration envisaged to handle Crude Oil, POL and Other Liquid Cargo. Now, also the project envisages a 2 berth configuration and this project also envisages handling of crude oil, POL and Other Liquid Cargo. However, even in such a scenario, the capital cost components considered now by JNPT in its proposal is seen to be different from the capital cost components considered in the December 2013 order. In this regards, the JNPT to clarify the following:	
	(a). Even when the share of crude oil has reduced from 9.79% (December 2013 order) to 3.65% (current proposal), the JNPT in its current proposal has continued to consider 2 Loading Arms for crude oil.	The percentage share is now based on number of berth days used instead of percentage of cargo volume. This is taken because each cargo has a different handling rate and only the number of berth days utilized by individual cargo will give a realistic picture of the percentage share of berth's capacity.
	(b). When the share of other liquid cargo has increased from 15.01% (December 2013 order) to 32% (current proposal), the capital cost towards pipelines relating to other liquid cargo considered by JNPT, is seen to have reduced from `80.93 crores to `58.05 crores.	The percentage share is now based on number of berth days instead of total volume. This is taken because each cargo has a different handling rate and only the number of berth days utilized by individual cargo will give a realistic picture of the percentage share of berth's capacity.
	(c). The capital cost pertaining to storage activity is seen to have been drastically reduced from `416.64 crores (December 2013 order) to `218.96 crores in the current proposal.	Yes. As Phase IB of the project is no longer envisaged, the requirement of expenditure of developing the tank farm area is reduced.
D.	**Operating cost:**	
(i).	The JNPT to furnish documentary evidence in support of cost of power at `14.50 per unit.	The rates are as per the latest tariff/bill of MSEDCL.
(ii).	The JNPT is seen to have considered the base rate of `19.42 per Sq.m for the calculation of the license fee for water area and the land area under the cargo handling activity and the storage activity. The JNPT to explain the basis for considering `19.42 per sq.m for water area license fee. The JNPT also to indicate reference to the existing Scale of Rates of JNPT, based on which it has considered `19.42 per sq.m. as license fee in its calculation.	The rates applicable for 4th Container Terminal for 2015-16 have been adopted.
E.	**Revenue Requirement and proposed tariff**:	
(i).	The JNPT to furnish the basis of considering the storage capacity of the tank farm at 620590 KL with workings.	Detailed calculation of tank farm capacity is provided in DPR at table 10-15.
(ii).	The JNPT has estimated the storage charge based on the capacity of the tank farm at 620590 KL for 365 days at 70% utilization (256 days). In this regard, to confirm that the liquid cargo would be stored for all the 256 days in a year, so that the BOT operator will achieve the revenue requirement from storage of cargo.	The tank farm shall be available for usage throughout the year, however there is no guarantee that all the tanks shall be completely full for all the 365 days. Therefore, 70% utilization is considered based on general practice.

(iii).	In the calculation of berth hire, JNPT to furnish the basis for considering the average size of the vessels carrying Crude Oil, POL and Other Liquids at 72000 GRT, 48000 GRT and 36000 GRT respectively.	The values were taken from Dec 13 Proposal.
(iv).	The JNPT also to furnish the average GRT of the vessels carrying the above mentioned liquid cargo during the last three years for each of the said cargo.	Average GRT for liquid cargo for last three years is as under: 2011-12 : for 461 vessels, GRT is 8,858,868 2012-13 : for 468 vessels, GRT is 9,919,872 2013-14 : for 478 vessels, GRT is 10,537,727
(v).	The JNPT to specify the basis for considering 64% as foreign cargo and 36% as coastal cargo.	This is based on foreign to coastal cargo ratio of last 2-3 years.
(vi).	JNPT to furnish the basis for considering the average parcel size of vessels carrying crude oil, POL and other liquids at 55000 tonnes, 13250 tonnes and 6652 tonnes respectively.	As per the DPR prepared by M/s L&T Ramboll.
(vii).	The JNPT also to furnish the average parcel size of the vessel carrying the above mentioned liquid cargo during last three years for each of the said cargo.	Average Parcel Size of Liquid Cargo vessels for last three years is as under: 2011-12 : 14,879 MT 2012-13 : 12,563 MT 2013-14 : 13,142 MT
(viii).	The JNPT is seen to have considered an unberthing time at 6 hours per vessel. In this regard, JNPT to clarify/ furnish the following:	This is total time for peripheral activities, including berthing and de-berthing of ships, obtaining customs clearance, surveys, positioning and hook up of equipment, post operation of survey (wherever necessary), waiting for pilots and clearance for navigation.
	(a). The basis for considering unberthing time of 6 hours.	
	(b). The breakup for the unberthing time of 6 hours.	
	(c). The average unberthing time in respect of the liquid cargo vessels during last three years.	
F.	**Scale of Rates:**	
(i).	The JNPT has prescribed a general note in the tariff schedule with regard to indexation of the tariff caps to inflation to the effect that the tariff caps would be indexed to the extent of 60% of the variation in WPI occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. Since the JNPT has stated that the capital cost and operating cost estimates are mostly in line with the prevailing market rates of the year 2015 though the estimates was prepared in August 2013, the general note in the tariff scheduled may be suitably modified to the effect that the tariff caps would be indexed to the extent of 60% of the variations in WPI occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year.	Agreed.
(ii).	As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. In such a scenario, prescription of concessional coastal rate for handling crude oil and POL in the proposed Reference Tariff Schedule to be justified.	Agreed.
(iii).	The reason for not proposing any free days for storage of liquid cargo to be explained.	The Concessionaire has to decide on this issue.
G.	**Performance Standards:**	
(i).	The indicative norms in the Performance Standard Schedule distinguish the POL products into white and black. However, no such differentiation has been made in the capacity calculation. The JNPT to explain the position.	The performance standards is as per Model Concession Agreement, while handling rates in TAMP proposal are as per TAMP guidelines
(ii).	In case of black POL products, an indicative norm of 700 tonnes per hour is prescribed, which is seen to be on a lower side when compared to the per day output for the POL considered at 1000 tonnes per hour in the optimal capacity calculation. The JNPT, therefore, to review the	

	performance standard in this regard.	
(iii).	Further, in the Performance Standard Schedule, indicative norms has been specifically prescribed for LPG/ LNG at 400 tonnes per hour. However, the said cargo share has not been considered while determining the optimal capacity. The JNPT to review this position.	
(iv).	The indicative norm of 250 tonnes per hour for Other Liquids in the Performance Standard Schedule, is seen to be on a lower side when compared to the per day output for the Other Liquids considered at 300 tonnes per hour in the optimal capacity calculation. The JNPT, therefore, to review the performance Standard in this regard.	
(v).	In the schedule of performance standards, the JNPT has prescribed conditionalities governing performance evaluation and calculation of liquidated damages. Clause 2.2 of the revised guidelines for determination of tariff for projects at major port trusts, 2013, requires a port trust to propose 'Performance standards'. In this regard, the JNPT to examine the relevance of prescribing the above said conditionalities in the schedule of performance standards. In this connection, it may be recalled that while fixing the Reference tariff for the LBT in December 2013, such a prescription proposed by JNPT in its proposed performance standards then was not approved in December 2013 Order.	

4.4. A joint hearing on the revised proposal of JNPT dated 1 and 2 April 2015 was held on 20 April 2015 at the Office of this Authority in Mumbai. The Consultant of JNPT i.e., RITES had made a PowerPoint presentation of the proposal on behalf of the JNPT. At the joint hearing, the JNPT and the users / user organisations / prospective applicants have made their submissions.

4.5. As agreed at the joint hearing, the users /user organisations/ prospective bidders were requested to furnish their submission made in the joint hearing in writing directly to JNPT and with a copy endorsed to this Authority. The JNPT was requested vide our letter dated 22 April 2015 to respond to the submissions to be made by the users and modify its proposal, if required.

4.6. In this connection, after a reminder dated 28 April 2015, M/s Adani Ports and Special Economic Zone Limited (APSEZL) vide its email dated on 29 April 2015**,** Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents' Association (MANSA) vide its e-mail dated 29 April 2015 and M/s IOT Infrastructure and Energy services Ltd vide its email dated 05 May 2015 have furnished their comments. The JNPT has not furnished its comments on the submissions made by the users/ prospective bidders.

5.1. After reminders dated 28 April 2015 and 20 May 2015**,** the JNPT vide its letter dated 18 June 2015 has furnished its revised proposal. Thereafter, the JNPT vide its letter dated 22 June 2015 has furnished the Scale of Rates (SOR) along with the Performance Standards. Since the JNPT had made substantial changes in its revised proposal i.e. reducing the optimal capacity, delinking of storage activity etc.as compared to the April 2015 proposal of JNPT, the proposal dated 18 June 2015 and 22 June 2015 was also decided to be taken up consultation and thus, a copy of the proposal was forwarded to concerned users/ prospective bidders vide our letter 24 June 2015, seeking their comments. The details of JNPT proposal dated 18 June 2015 and 22 June 2015 have been brought out in the later part of this Order.

5.2. M/s IOT Infrastructure and Energy Services Ltd. vide its email dated 30 June 2015 and M/s IMC Ltd. vide its email dated 8 July 2015, have submitted their comments on the JNPT proposal dated 18 and 22 June 2015. The JNPT vide its letter dated 14 July 2015 has responded that its proposal dated 18 June and 22 June 2015 has been superseded by the new revised proposal dated 3 July 2015 filed by the port. Thereafter, the JNPT vide its letter dated 17 July 2015 has responded to the submissions made by the IMC Ltd.

5.3. With regard to the comments furnished by IOTL vide its email dated 30 June 2015, the JNPT was reminded vide our letter dated 10 July 2015 to furnish its comments. Thereafter, JNPT was again reminded vide our letter dated 22 July 2015 in this regard. The JNPT has, however, not furnished its comments on the submissions made by IOTL till the finalisation of the case.

5.4. On a preliminary scrutiny of the revised proposal filed by JNPT under cover of its letter dated 18 and 22 June 2015, the JNPT was requested vide our letter dated 3 July 2015 to furnish additional information/ clarifications on some points

. The JNPT vide its letter dated 17 July 2015 has responded. The information sought by us and the response of JNPT thereon is tabulated below:

Sr. No.	Information/ Clarification sought by us	Response of JNPT
	General:	
(i)	As requested vide our letter of even number dated 24 June 2015, the JNPT to furnish the copy of the approval of the Board of Trustees with regard to the revised proposal.	The matter in regard to the approval for upfront tariff by the JNPT Board of Trustees will be discussed in the ensuing meeting to be held on 31st July 2015.
(ii)	A copy of the Feasibility Report in support of the revised proposal of JNPT to be furnished.	A copy of Detailed Project Report prepared by L&T Ramboll, was already forwarded to TAMP earlier. However, a brief note on revised proposal along with layout and revised traffic projections is enclosed.
(iii)	The basis for proposing to allot 6.7 hectares of water area for the 2 berths to be furnished.	The area has been worked out based on the revised layout of berths and approach trestle.
(iv)	In the proposal submitted by JNPT in April 2015, the JNPT had separately captured the storage capacity, capital costs and operating costs pertaining to the storage activity and had, thus, prescribed a separate levy of storage charges. However, in the revised proposal now filed by the JNPT under cover of its letters dated 18 June 2015 and 22 June 2015, it is seen that the JNPT has excluded levy of separate storage charges from the purview of the proposal under reference, when compared with the proposal of April 2015. In this connection, the JNPT to clarify the following:	
	(a). As per Section 48(1)(d) of the Major Port Trusts Act, 1963, this Authority is mandated to fix storage charges, among other charges, for storage services rendered by a Major Port Trust or a person authorized by the Port Trust. Further, the norms prescribed for a Liquid Bulk terminal in the Upfront Tariff Guidelines of 2008, which has been taken as base by JNPT in formulation of its proposal, stipulates that total annual Revenue Requirement is to be apportioned between Handling Charges (95%) and Miscellaneous charges (5%). With regard to handling charges, the guidelines also stipulate that the handling charges would include storage charges for storing in tanks, apart from other charges like cargo loading or unloading charges (as the case may be), wharfage and transportation through pipelines. The JNPT has not prescribed a separate levy for storage charges in its revised proposal of June 2015. As per the Note below Section 3 of the draft Scale of rates, the handling charges do not include cargo storage charges. The JNPT has also not taken into account the capital costs pertaining to the storage facilities. If the levy of storage charges is envisaged to be excluded from the purview of the proposal under reference, the JNPT to clarify/ furnish the following: (i). The tariff arrangement envisaged by it for storage of liquid cargo handled at the Additional	In the present revised proposal, the construction of storage facilities are delinked from the earlier proposal in accordance with the tariff guidelines for handling liquid cargo. Further, the cost of laying of pipelines is not considered in the proposal, since the same is required to be borne by the Tank Farm Operator. The 50ha of land for creation of the storage facilities is earmarked in this project, for which JNPT will levy the lease rentals. The provision of 50ha of land is provided based on the apprehensions of the prospective bidders in the TAMP meeting held on 20th April, 2015. O&M Cost of land should not be included in the handling charges as all the cargo which will be handled at ALBT will not be stored and therefore the cost towards storage (i.e. lease and electricity) should not be included in working out of tariff. The proposal has been modified accordingly.

	Liquid Bulk Terminal (ALBT) and the rate envisaged to be levied for storage of liquid cargo by the successful bidders. (ii). The reason to allot 50 hectares of land to the prospective BOT operator towards storage facilities. (iii). The reason to capture the power cost for illumination as well as the license fee pertaining to the 50 hectares of land in the proposal under reference, envisaged to be used for storage facilities, when the tariff for storage has not been proposed by JNPT. (iv). The power cost for illumination of 50 hectares of land and license fee for the said 50 hectares of land have been built into the costing; and, therefore, the successful operator would be realizing the above said cost from the users of the facility as a part of tariff relating to handling charges. That being so, if the JNPT allows the operator to collect the storage charges separately (which is, however, not included in the 'revised' proposal), it will be a double recovery by the operator from the concerned users. If the storage fee is not in the purview of the proposal, the power cost for illumination and license fee for the 50 hectares of land have to be excluded.	
	(B) <u>Optimal Capacity:</u>	
	(i). The reason to exclude handling of Crude Oil from the ambit of the project under reference to be explained.	The handling of crude oil is not excluded from the revised proposal.
	(ii). The basis for considering the share of POL at 79.19% and that of "Other liquids" at 20.81% to be furnished.	The basis for the share of POL and other liquids is based on the traffic projections, taking into consideration the market demand
	(iii). In connection to the April 2015 proposal, the JNPT had stated that the liquid cargo considered under the category of 'Other Liquid Cargo' was Edible Oil, Molasses and Chemical. Given that the share of 'Other Liquids' have now reduced to 20.81% from the earlier level of 32.61%, the JNPT to list down the types of liquid cargo considered under the category of 'Other Liquid Cargo'.	Other liquid are considered as liquid chemicals, molasses and edible oil.
	(C). <u>Capital cost</u>: (i). The JNPT to furnish the basis for the quantum of each item of civil cost and document substantiating the base rate considered by it to estimate the civil capital costs under each of the activity viz., Handling activity and Berthing activity. (ii). The JNPT to also furnish workings to arrive at the cost of each of the equipment, as considered by it in its proposal. The documentary evidence in support of the cost of the each of the said equipment may also be furnished. (iii). In the Capital cost pertaining to the Cargo handling activity, the JNPT is not seen to have captured the cost of pipelines. The reason for excluding the cost of pipelines to be furnished. If the cost of pipelines is to be included, the cost estimates to be revised. The capital cost of the pipeline so considered to be substantiated with a documentary proof.	The revised estimated cost has been worked out as per the current market rates. The cost of laying of pipeline is not included in the estimated cost. Also the construction cost of storage facilities is delinked in the present proposal. Hence, capital cost of evacuation facilities are not considered. The capital cost of fenders and quick release hooks has already been considered in the rate considered for the

	(iv). The reason for exclusion of capital cost of certain evacuation facilities like Water, Air, Nitrogen Bunkering Lines, Tank Automation and Control & Monitoring System to be furnished. (v). The reason for excluding the capital cost relating to quick release hooks and fenders to be brought out. (vi). With regard to dredging cost, please clarify/ furnish the following: (a). In the proposal of April 2015, the cost of dredging has been estimated by the port at ` 3.51 crores only, whereas, in the revised proposal of June 2015, the dredging cost is estimated at ` 220.11 crores. The reason for a substantial increase in dredging cost to be justified. (b). Furnish documentary proof in support of the unit rate of dredging.	construction of liquid berths The dredging of berth pocket is only considered in the present proposal since the dredging of the maneuvering area is falling under the scope of development of the Fourth Container Terminal. The unit rate of dredging is considered as Rs.225/Cum based on the approved rate at JNPT with escalation, which also includes charges towards mobilization and demobilization of requisite dredgers.
	D. <u>Operating cost</u>: (i). Inspite of a specific request made to JNPT earlier, the JNPT has not furnished documentary evidence in support of the rate of ` 14.50 per unit towards power cost and has stated that the unit cost of ` 14.50 is per the latest tariff bill of MSEDCL. The JNPT to furnish documentary evidence in support of cost of power at ` 14.50 per unit.  (ii). The JNPT is seen to have considered the base rate of ` 19.42 per Sq.m for the calculation of the license fee for water area and the land area under the cargo handling activity and the storage activity. The JNPT to explain the basis for considering ` 19.42 per sq.m for water area license fee. The JNPT to also indicate reference to the existing Scale of Rates of JNPT, based on which it has considered ` 19.42 per sq.m. as license fee in its calculation.	The rates are arrived as per JNPT SOR plus 20% surcharge.
	E. <u>Revenue Requirement and proposed tariff</u>: (i). Inspite of a specific request vide our letter of even number dated 14 April 2015, the JNPT is not seen to have furnished the breakup for the unberthing time of 6 hours and the average unberthing time in respect of the liquid cargo vessels during last three years. The JNPT to furnish the requisite information.	The unberthing time of 6 hours and average unberthing time in respect of the liquid cargo vessels are as per the normal practice in JNPT
	<u>(F). Scale of Rates</u> (i). The JNPT has prescribed a general note in the tariff schedule with regard to indexation of the tariff caps to inflation to the effect that the tariff caps would be indexed to the extent of 60% of the variation in WPI occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. Since the proposal of JNPT is to fix the Reference tariff in the year 2015 presumably taking into account the capital cost and operating cost estimates mostly in line with the prevailing market	Suggestion made by TAMP has been noted for compliance

	rates of the year 2015, the general note in the tariff schedule to be suitably modified to the effect that the tariff caps would be indexed to the extent of 60% of the variation in WPI occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year.	
	(ii). As per policy direction of the Government, POL is not eligible for concessional tariff. Therefore, prescription of concessional coastal rate for handling POL in the proposed Reference Tariff Schedule to be justified.	As per TAMP Order No. TAMP/4/2004-Genl dated 07 January 2015 referring to communication by Ministry of Shipping, Road Transport and Highways No. PR-14019/29/2001-PG dated 01 January 2005, "It has been decided that the cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal and POL including crude oil, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges." However, in the past proposal this issue was not raised. We agree to not propose any concessional tariff for coastal cargo in respect of POL and Crude Oil.
	G. <u>Performance Standards</u> (i). The indicative norms in the Performance Standard Schedule distinguish the POL products into white and black. However, no such differentiation has been made in the capacity calculation. The JNPT to explain the position. (ii). In case of black POL products, an indicative norm of 700 tonnes per hour is prescribed, which is seen to be on a lower side when compared to the per day output for the POL considered at 1000 tonnes per hour in the optimal capacity calculation. The JNPT to, therefore, review the performance standard in this regard. (iii). The indicative norm of 250 tonnes per hour for Other Liquids in the Performance Standard Schedule, is seen to be on a lower side when compared to the per day output for the Other Liquids considered at 300 tonnes per hour in the optimal capacity calculation. The JNPT to, therefore, review the performance Standard in this regard. (iv). In the schedule of performance standards, the JNPT has prescribed conditionalities governing performance evaluation and calculation of liquidated damages. Clause 2.2 of the revised guidelines for determination of tariff for projects at major port trusts, 2013, requires a port trust to propose 'Performance standards'. In this regard, the JNPT to examine the relevance of prescribing the above said conditionalities in the schedule of performance standards. In this connection, it may be recalled that while fixing the Reference tariff for the LBT in December 2013, such a prescription proposed by JNPT in its proposed performance standards then was not approved in December 2013 Order.	Performance standard specified are based on the performance standards given in MCA. The handling rates used in the Optimal Capacity Calculation of the Tariff Proposal based on TAMP guidelines are on equal to or higher than the performance standards proposed and are only a minimum handling rate proposed for each cargo.

6.1 In the meanwhile, the JNPT again revised its proposal and filed it vide its letter dated 3 July 2015**.** The JNPT vide its e-mail dated 4 July 2015 has furnished the draft Scale of Rates (SOR) along with the Performance Standards. The details of the JNPT proposal dated 3 July and 4 July 2015 have been brought out in the later part of this Order.

6.2 The JNPT in its revised proposal dated 3 July 2015 has stated that based on the apprehension of the prospective bidders raised during meeting at TAMP office on 20 April 2015, the following aspects have been taken into account in the revised proposal:

(i). The length of the trestle is reduced to 6.3 Km from earlier 7.2 Km. Also the width of trestle is reduced to 12 Mtrs. From earlier 15 Mtrs.

(ii). The liquid storage area earmarked for these facilities is increased to 50 ha. from earlier 36.5 ha.

(iii). The construction of storage facilities are delinked from the earlier proposal in accordance with the tariff guidelines for handling liquid cargo.

(iv). The estimate has been updated to current year rates.

7.1 In the revised proposal submitted by JNPT in July 2015, there was change in the cargo share and thus in the optimal capacity of the ALBT as compared to June 2015 of proposal of JNPT. Further, even though the total project cost in the July 2015 proposal was comparable with the June 2015 proposal, there was a change in the internal capital cost elements. In view of the above position, it was decided to take up the revised proposal of July 2015 on consultation with the relevant stakeholders. We have vide our letter dated 10 July 2015 circulated the revised proposal dated 3 July 2015 and 4 July 2015 to the users/ user organisations and bidders to furnish their comments.

7.2. The IMC Limited has furnished its comments vide its email dated 20 July 2015 on the 3 and 4 July 2015 proposal of JNPT. We have forwarded the comments of the IMC Limited (IMCL) to the JNPT as feedback information. The JNPT has furnished its comments on the submissions made by IMCL vide its letter dated 29 July 2015.

8. Since the JNPT had made substantial changes in its proposal of July 2015 vis-à-vis the April 2015 proposal, another joint hearing was held in the case in reference on 20 July 2015 at the office of this Authority. At the joint hearing, the Consultant of JNPT i.e., RITES had made a PowerPoint presentation of the proposal on behalf of the JNPT. The JNPT and the users / user organisations / prospective applicants have made their submissions.

9.1. Just prior to the joint hearing, the JNPT vide its letter dated 17 July 2015 has again submitted a revised proposal and vide its letter dated 20 July 2015 has furnished the revised Scale of Rates. The revision was to the extent of non-inclusion of lease rent and electricity charges in the proposed tariff. Since the users/ prospective bidders were not aware of the revised proposal of JNPT, as decided at the joint hearing, the JNPT was requested vide our letter dated 22 July 2015 to forward a copy of its revised proposal to all the relevant stakeholders. The users/ prospective bidders were also requested to furnish their comments on the revised proposal of JNPT.

9.2. In this connection, the JNPT vide its letter dated 24 July 2015 has stated that as decided at the joint hearing and after rectifying some typographical errors noticed in its proposal of 17 July 2015, it has forwarded a copy of its revised proposal to all the bidders and stakeholders and has forwarded a copy of the rectified proposal to us. The details of the JNPT proposal dated 24 July 2015 have been brought out subsequently.

9.3. Further, as agreed at the joint hearing, the JNPT was requested vide our letter dated 22 July 2015 to furnish some additional information/ clarification. The JNPT vide its letter dated 29 July 2015 has furnished its reply. The information sought by us and the response of JNPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Response of the JNPT
(i).	As confirmed by the JNPT vide its letter number JNP/Fin/TAMP/2015/1470 dated 15 July 2015, the JNPT to furnish the copy of the approval of the Board of Trustees of JNPT for the proposal in reference.	The upfront tariff proposal is placed before the Board meeting in the ensuing meeting to be held on 31st July 2015. The copy of Board resolution and complete Agenda Item has been furnished by JNPT.
(ii).	A copy of the Feasibility Report in support of the revised proposal of JNPT to be furnished	The copy of DPR has already been submitted to TAMP earlier. A brief note on the revised project along with the layout was submitted to TAMP vide JNPT's letter dated 3rd and 17th July 2015.
(iii).	The basis for proposing to allot 8.25 hectares of water area for the 2 berths to be furnished	The allotment of 8.25 hectares of water area for the two berths approach trestle is as per the plan area of proposed layout and the brief note which is already submitted to TAMP vide JNPT's letter dated 3rd and 17th July 2015.
(iv).	The basis for considering the share of Crude Oil at 5.68%, POL at 46.95% and that of "Other liquids" at 47.371% to be furnished	The basis for consideration the share of crude oil, POL and other liquids is based on the recent traffic demand and the details are already been given in the brief note on the project vide JNPT letter dated 3rd and 17th July

		2015.
(v).	The reason for reducing the share of POL ffrom the earlier 63.74% in the April 2015 proposal to 46.95% in the proposal under reference to be explained.	The crude oil production has declined compared to earlier forecast and studies carried out by the consultant in year 2012. Now, the competitive edge of JNPT for attracting crude has reduced. The additional crude traffic from competing port is not considered as the facility are developed at Hazira and Mumbai Port during last 3 years. The traffic projection for POL is as per the recent traffic forecast and the details are given in the brief note vide JNPT letter dated 3rd and 17th July 2015.
(vi).	In connection to the April 2015 proposal, the JNPT had stated that the liquid cargo considered under the category of 'Other Liquid Cargo' was Edible Oil, Molasses and Chemical. Given that the share of 'Other Liquids' have now increased to 47.37% from the earlier level of 32.61%, the JNPT to list down the additional types of liquid cargo considered under the category of 'Other Liquid Cargo'.	The majority of the liquid cargo considered under category of other liquid cargo is edible oil, molasses and chemical as per the traffic forecast
(vii).	As per Section 48(1)(d) of the Major Port Trusts Act, 1963, this Authority is mandated to fix storage charges, among other charges, for storage services rendered by a Major Port Trust or a person authorized by the Port Trust. Further, the norms prescribed for a Liquid Bulk terminal in the Upfront Tariff Guidelines of 2008, which has been taken as base by JNPT in formulation of its proposal, stipulates that total annual Revenue Requirement is to be apportioned between Handling Charges (95%) and Miscellaneous charges (5%). With regard to handling charges, the guidelines also stipulate that the handling charges would include storage charges for storing in tanks, apart from other charges like cargo loading or unloading charges (as the case may be), wharfage and transportation through pipelines. However, in the revised proposal of July 2015, the JNPT has neither taken into account the capital costs pertaining to the storage facilities nor has prescribed a separate levy for storage charges. With regard to a specific query in this regard bringing out the above statutory position, vide our letter of even number dated 03 July 2015, the JNPT has stated that it has delinked the construction of storage facilities in accordance with the tariff guidelines. In this connection, it is relevant to mention here that the Upfront Tariff Guidelines of 2008 stipulates prescription of charges for storage facilities. Nevertheless, if the JNPT desires to delink the storage facility from the scope of its proposal in reference, the JNPT is requested to pointedly clarify that it does not wish to have separate rate towards storage facility in the proposal under reference.	As per the norm prescribed for fixation of upfront tariff for services rendered at Liquid Cargo Terminal, tariff structure is grouped into liquid cargo handling charges (95% of the total revenue allocated) and miscellaneous charges (5% of total revenue allocated). In the norms for calculation of capital cost, under Civil construction cost it is stated that estimates to be given by the Port Trust for construction of civil work listed under Section-4.2 of Annex-IV for achieving maximum capacity. Under Norms for determination maximum capacity or optimal capacity, it is considered that capacity of the terminal is mainly dependent on the type of cargo handled, cargo mix ratio and size of vessels to be handled. Considering the above factors, the berth side has optimal capacity of about 11 MTPA. During both the joint hearing with TAMP and stake holders, the stake holder stated that, to create such storage facilities a large tank farm is required, capital cost of the same will be huge. If the tank farm is part of the project and capital cost of the same is included in the project cost, then project is becoming unviable. The stake holders state that therefore they need flexibility in construction of tank farm in phases as per traffic demand. The Transaction Advisor M/s RITES Ltd has opined that the O&M cost of land should not be included in the handling charges as there will be some cargo which will be handled but not stored. Also if JNPT includes the O&M cost of land in current proposal and also allows the operator to collect the storage charges separately, it will be a double recovery from the concerned users and therefore the cost towards storage (i.e. lease rental and electricity) should not be included in working out of tariff for handling charges. In view of above, JNP proposed to construct storage facilities on Port's own land with prescribed lease rental and construction cost of tank farm is excluded from the project cost in line with JNPT's existing liquid terminal operated by BPCL and IOC where tank farm is operated by individual tank farm operators including terminal

		operator. Reference Tariff as performance standards notified by the TAMP will be mentioned in the Bid document and subsequently in the concession agreement in respect of PPP project. JNPT is in process of obtaining SFC approval for the above project for which tariff fixation by TAMP is to be indicated. The JNPT is going to levy the lease rental for the area to be leased out to operator for creation of the storage facility.
(viii)	A copy of the Powerpoint presentation made by the Consultant of JNPT during the joint hearing held on 20 July 2015.	(The JNPT vide its letter dated 29 July 2015 has furnished a copy of the Powerpoint presentation.)

10.1. The highlights of the revised proposal of JNPT dated 24 July 2015 are given below:

(i). Traffic Forecast:

(a). Various liquid cargoes have been forecasted for JN Port additional liquid terminal in different categories such as crude oil, POL products and other liquid cargoes. In planning of the facility, it has been considered that the existing BPCL Jetty will continue to handle traffic to its designed capacity i.e. 5.5 MTPA. The additional traffic will be attracted to the Additional Terminal. The traffic proposed by the JNPT for the year 2018-19 and 2034-34 is 5.07 MTPA and 6.79 MTPA respectively. As per JN Port, POL products and Crude oil traffic will contribute to the major portion of the liquid cargo traffic.

(b). The additional liquid terminal is proposed considering cargo projection up to the year 2034-35 and it consists of 2 liquid cargo berths.

(c). The reference tariff calculation for the cargo handled during concession period of the ALBT is calculated for the Cargo handling charges and Berth hire charges.

(d). Proposal shall contain of:

(i). Construction of two liquid handling berths to accommodate vessels with size upto 1,20,000 DWT.

(ii). The berth pocket shall be maintained with a minimum depth of (-)15.5 below CD.

(iii). Construction of breasting dolphins, mooring dolphins and service platform (for both the berths that can accommodate vessels with minimum size 20,000 DWT and maximum size 1,20,000 DWT.

(iv). Construction of approach trestle of about 6.32 km length and minimum width of 12m connecting jetty and landfall point located at the backup area.

(v). The facilities shall be latest designs meeting stringent safety regulations and conform to international standards.

(vi). The estimated time period for construction is 3 years from the date of award of Concession.

(ii). Optimal Capacity.

The optimal capacity assessed by the JNPT in its proposal is 10.98 MMTPA.

S. No	Type of Cargo	% Share of Capacity as per Berth Days Required	Handling Rate	Optimal capacity (in MTPA)	
				1 Berth	2 Berth
(i)	Crude Oil	5.68%	120000 T/Day	1.74	3.48
(ii)	POL	46.95%	24000 T/Day	2.88	5.76
(iii)	Other Liquid (Edible oil, chemicals, molasses etc)	47.37%	7200 T/Day	0.87	1.74
	Total Capacity			**10.98 MMTPA**	

(iii). Capital Cost

The project capital cost considered by the JNPT is ` 686.68 Cr for the ALBT is given below:

Sl. No.	Item Description	Total Amount (`in Cr)
A	**CARGO HANDLING ACTIVITY**	
1	**CIVIL COSTS**	
1.1	**Approach Trestle**	487.95

		(75828 sq.mtr × ` 64350)
1.2	**Walkways**	2.05
		(351sqm× ` 50000)
1.3	Other Costs (Building, control room, substation, security, water tower, TLF Structure, IT charges etc.)	11.70
1.4	**Miscellaneous Cost @ 5%**	25.09
	Sub Total A (1)	**526.79**
2	**EQUIPMENT COSTS**	
2.1	Loading & Unloading	47.54
2.2	Fire-Fighting for Jetty	11.70
2.3	Electrical Work	35.10
2.4	Miscellaneous Cost @ 5%	4.72
	Sub Total A (2)	**99.05**
	Total (A) (1+2)	**625.85**
B	**BERTHING ACTIVITY**	
1	SERVICE PLATFORM	10.07
		(1230sqm × 81900)
2	BREASTING DOLPHINS	24.18
		(2952sq.m ×81900)
3	MOORING DOLPHINS	19.26
		(2352sq.m ×81900
4	DREDGING	4.42
		(168000cu.m ×263.25)
5	Miscellaneous Cost @ 5%	2.90
	Total (B)	**60.83**
	TOTAL CAPITAL COST (A) + (B)	**686.68**

(Note: Inclusive of 14% for Service tax and 3% for Contingencies)

[As compared to the earlier proposal of the 3 July & 4 July 2015, the port has not made any changes in the Optimal capacity and the capital cost of the project].

(iv). Operating Cost:

(a). The Key parameters considered to estimate the operating cost for ALBT are:

(i). Allotment of 8.25 ha of water area for the two berths and Approach trestle.

(ii). Allotment of 50 ha of land area for setting up of storage yard.

(iii). land lease rent considered @ ` 19.42/sq.m/month, water lease rent is 50% of land lease rent.

(iv). Power cost is considered as ` 14.50 per unit.

(v). Depreciation @ 3.34% for civil works, 10% for equipment's.

(b). The operating cost estimated by port is tabulated below:

(i). Cargo handling activity.

Sl. No	Item Description	Maintenance Norms	Total Cost (in ` Cr)
(i)	**Capital Cost**		
	Civil Cost		526.79
	Equipment Cost		99.05
	Total Capital Cost for Cargo Handling		**625.85**
(ii)	**Operation & Maintenance Cost**		
(a)	Power Cost		2.87
			((((Water Area -

			6319m*12m(Trestle)+6705 Sqm(Berth)))*(10^-4 hectare/sq.m* (240000 units per hectare @ Rs.14.5 per unit))
(b)	Repair & Maintenance		
	Civil Works	(1% of Civil Costs)	5.27
	Equipment Works	(2% of Equipment Costs)	1.98
(c)	Insurance	(1% of Gross Fixed Assets)	6.26
(d)	Depreciation		
	Civil Works	(3.34% of Civil Costs)	17.59
	Equipment Works	(10% of Equipment Costs excl pipeline)	9.91
	Pipeline Costs	(4% of Pipeline Costs)	
(e)	License Fee		0.96
			((((Water Area - 6319m*12m(Trestle)+6705 Sqm(Jetties))+*(Rs 19.42 per sq.m per month)*(Rs 12 Months)*(0.5)
(f)	Other Expenses (1% of Gross Fixed Assets)		6.26
	Total Operating Costs for Cargo Handling		**51.10**

(ii). Berthing Activity.

Sl. No	**Item Description**	**Maintenance Norms**	**Total Cost (in ` Cr)**
(i)	**Capital Cost**		
	Civil Cost excluding dredging		**56.19**
	Dredging		**4.64**
	Total Capital Cost for Berth Activity		**60.83**
(ii)	**Operation & Maintenance Cost**		
(a)	Repair & Maintenance Charge	(1% of berth costs)	0.56
(b)	Depreciation	(3.34% of Civil Costs)	2.03
(c)	Insurance	(1% of Gross Fixed Assets)	0.61
	Total Operating Cost for Berth Activity		**3.20**

(v). Annual Revenue Requirement (ARR):

(a). For Cargo Handling

Sl. No.	**Item Description**	**(` in crores)**
1	Return on Capital Employed (16% of Capital Cost)	100.14
2	Operation & Maintenance Cost	51.10
	Total Revenue Requirement	**151.24**
	Allocation of Revenue Requirement	
	Cargo Handling Charges (95%)	143.67
	Miscellaneous Charges (5%)	7.56
	Total Revenue Requirement (Cargo Handling)	151.24

(b). For Berth Hire.

Sl. No.	Item Description	(`` in crores)
1	Return on Capital Employed (16% of Capital Cost)	9.73
2	Operation & Maintenance Cost	3.20
	Total Revenue Requirement	**12.94**

(vi). Estimation of tariff:

(a). Cargo handling charges:

Cargo type	Capacity			Handling rate per day (T/day)	% share of capacity	Revenue Requirement	Foreign Cargo (`/T)	Coastal Cargo (`/T)
	Foreign (64%)	Coastal (36%)	Total (MTPA)					
Crude Oil	3.48	2.23	1.25	120000	6%	9.73	23.43	23.43
POL	5.76	3.68	2.07	24000	47%	80.41	117.15	117.15
Other liquid	1.74	1.12	0.63	7200	47%	68.06	456.19	273.72
Total	**10.98**	**7.03**	**3.95**			**143.67**		

(b). Miscellaneous Charges:

Sr.No	Particulars	Amount (in `)
	Miscellaneous Revenue Requirement (` in Cr)	7.56
	Capacity (MTPA)	10.98
	Miscellaneous Charge (`per ton)	**6.88**

(c). Berth Hire charges:

As per JNPT the berth hire charges are computed as per TAMP guidelines. The details furnished by JNPT is tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Unit	Crude Oil	POL	Other Liquids	Total
i	Ship day output	Tonnes/ day	120000	24000	7200	
ii.	Average GRT	Tonnes	72000	48000	36000	
iii.	Average parcel size	Tonnes	55000	13250	7077	
iv.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	3484191	5757449	1742914	10984554
v.	Average no. of berth days ((iv / i))	Days	29	240	242	511
vi.	No. of berth hours {24 x (v)}	Hours	697	5757	5810	12264
vii	Expected number of vessels (iv / iii)	Nos.	63	435	246	
viii.	Unberthing time per vessel	Hours	6	6	5	
ix.	Unberthing hours (vii x viii)	Hours	380	2607	1231	4219
x.	Total hours (vi + ix)	Hours	1077	8365	7041	16483
xi.	Total GRT hours (ii x x)	GRT hours	77539076	401500615	253482137	732521827
xii.	Revenue Requirement	`				129352957
xiii	Foreign Vessel rates (Revenue Requirement/ GRT hours)					**0.21**

xiv	Coastal Vessel rates (60% of xiii)					**0.12**

(# Note: The Foreign rate comes to ` 0.17 i.e [(129352957/732521827)=0.17]

(vii). The proposed Scale of Rates and the Performance standards is given below:

(a). Scale of Rates:

Scale of Rates	**Amount (in `)**	
Cargo Handling (` in MT)	Foreign	Coastal
Crude	23.43	23.43
POL	117.15	117.15
Other Liquid	456.19	273.72
Misc. Charges	6.88	
Berth Hire Charges (` per GRT per hour)		
Foreign going vessel	0.21	
Coastal vessel	0.12	

(b). Performance standards:

Type of Liquid Cargo	**Norm for Gross Berth Output**
Crude Oil	5000 Tonne/Hour
POL	
White	1000 Tonne/Hour
Black	700 Tonne/Hour
Other Liquids	250 Tonne/Hour

10.2. As decided at the joint hearing held on 20 July 2015, the JNPT has circulated its revised proposal of 24 July 2015 to the users/ user organisations and prospective bidders to furnish their comments. As decided at the joint hearing, the users / user organisations / prospective bidders were requested vide our letter dated 22 July 2015 to furnish their comments on the 24 July 2015 revised proposal of JNPT directly to JNPT and with copy endorsed to TAMP. In this connection, the Vopak India Private Limited (VIPL) and M/s Adani Ports and Special Economic Zone Limited have vide their respective email dated 27 July 2015 and IMC Limited vide its email dated 28 July 2015, addressed to JNPT and with a copy endorsed to us, have furnished their comments. The JNPT vide its letter dated 29 July 2015 and vide its email dated 11 August 2015 has furnished its comments.

11. Arising out of the response of JNPT to the comments of some of the prospective bidders viz., Vopak India Private Limited (VIPL), Adani Ports and Special Economic Zone Limited (APSEZL) and IMC Limited, as brought out above, the JNPT was requested vide our letter dated 03 August 2015 to furnish some information/ clarification. The JNPT vide its email dated 11 August 2015 has responded. The clarification sought by us and the response of JNPT thereon are tabulated below:

Sr. No.	**Clarification sought by us**	**Response of JNPT**
(i)	A query made by IMC Limited vide its e-mail dated 20 July 2015 seeking clarity on whether the BOT Operator, based on the customer demand, can levy separate charges for specific special facilities for certain liquid cargoes such as heating, refrigeration, inert gas blanketing, the JNPT has clarified to the IMC Limited that BOT operator can levy extra charges for rendering special services for the handling specific liquid cargo with due approval of the TAMP. The tariff fixed under 2013 guidelines for a period of 30 years is subject to only indexation. That being so, the JNPT is requested to clarify whether the clarification given by JNPT, for levy of	The JNPT has replied to IMC that based on customer demand IMC can levy separate charges for specific facilities for certain liquid cargo such as heating, refrigeration, inert gas blanketing, etc. TAMP has raised objection on this point. It is to state that these are not part of normal handling charges arising out of handling liquid cargo but special services to be provided on case to case basis depending on requirement of user of the terminal. These facilities are optional and therefore requiring additional investment and therefore the reply had been sent that the BOT operator can levy separate charges subject to approval of TAMP. It is not possible to visualise all the

	charges for extra services, after the bidding fits into the Reference Tariff Guidelines of 2013.	services that is required either as an option or arising out of any statute that may come into force at later date and therefore such services is provided at a charges for which separate approval of the TAMP is required. In view of the specific objection raised by TAMP JNPT has now clarified to Mis.IMC Ltd under cover of our letter dated 61h August 2015 that apart from miscellaneous charges for specific services specified therein, no other separate charges can be levied for certain liquid cargo such as heating, refrigeration, inert gas blanketing, etc.
(ii)	With regard to a query made by IMC Limited vide its e-mail dated 20 July 2015 seeking clarity on whether the BOT Operator will be free to decide on the storage charges, the JNPT has clarified to IMC Limited that BOT operator will be free to decide for storage charges. In this regard, it is relevant to mention here that as per Section 48(1)(d) of the Major Port Trusts Act, 1963, this Authority is mandated to fix storage charges, among other charges, for storage services rendered by a Major Port Trust or a person authorized by the Port Trust. In this connection, the JNPT is requested to clarify whether the freedom for the BOT operator to decide on the storage charges for the Liquid Cargo Terminal as clarified by JNPT is as per the stipulation contained in Section 48(1)(d) of the MPT Act, 1963, and in line with the Upfront Tariff Guidelines of 2008 relating to a Liquid Bulk terminal.	As pointed out during the presentation and project summary that cost of constructing Tank Farm has not been included in project cost and delinked from the project. The Port is only leasing land to the extent of 50 hectares and on such land Tank Farms will be constructed. The conditions prevailing then regarding safety and other issues will determine the actual cost of Tank Farms. It is not possible to foresee at this moment such eventality and since Port is already collecting licence fee for the land. The JNPT have now clarified that area about 50 hectares is earmarked for proposed storage facilities required for subject project. This area will be leased to successful bidder for construction of tank farm on lease rental.

12. The JNPT vide its emails dated 18 August 2015 **(pg. no.1255-1280/c)** has furnished the copy of Board resolution and the Agenda note placed by it before its Board on the ALBT proposal in reference. From the document furnished by the JNPT, it is seen that the Board of JNPT has passed the following resolution:

> **"***RESOLVED THAT the proposal for restructure of the project by developing two berths with slightly modified lay out, revised traffic forecast and delinking of construction of storage facilities at the revised cost estimate of `654 crores as against earlier `763.79 crores and overall revised project cost estimate (including IDC and financing cost) of `796.51 crores as against earlier `955 crores and accordingly inviting RFQ as per Model document of the Government of India globally though press advertisement be and hereby approved.*
>
> *RESOLVED FURTHER THAT the proposal of JNPT submitted to TAMP on upfront tariff for the restructured project taking into consideration the modified layout, revised traffic projections and delinking of storage facilities to TAMP for its notification, be and is also hereby approved.*
>
> *RESOLVED FURTHER THAT the proposal on SFC Memo including Draft Concession Agreement to be submitted to Ministry of Shipping taking into consideration of notified upfront tariff by TAMP for further necessary approval of the Government and authorizing the Chairman for sending the same to MOS and sending clarification if any from time to time in this regard be and is also hereby approved.***"**

13. A comparative position of the proposals of JNPT dated 12 March 2015 & 17 March 2015, 1 April 2015 & 2 April 2015, 18 June & 22 June 2015, 3 July & 4 July 2015 and 24 July 2015 is given below:

(` in Crores)

Sr. No	Particulars	12 March & 17 March 2015	1 April & 2 April 2015	18 June & 22 June 2015	3 July and 4 July 2015	24 July 2015
I	**Optimal capacity**					
(a)	Percentage Share of Liquid cargo:					
	- Crude Oil	3.65%	3.65%	0.00%	5.68%	5.68%

	- POL	63.74%	63.74%	79.19%	46.95%	46.95%
	- Other Liquids	32.61%	32.61%	20.81%	47.37%	47.37%
(b)	Handling rate of Liquid cargo per day:					
	- Crude Oil	120000	120000	0	120000	120000
	- POL	24000	24000	24000	24000	24000
	- Other Liquids	7200	7200	7200	7200	7200
(c)	Optimal Quay Capacity for a Berth = 0.7 * ((S1*P1)+(S2*P2)+(S3*P 3)) * 365	**5627520**	**5627520**	**5240596**	**5491881**	**5491881**
(d)	Optimal Quay Capacity for 2 Berths = 0.7 * ((S1*P1)+(S2*P2)+(S3*P 3)) * 365	**11255041**	**11255041**	**10481192**	**10983761**	**10983761**
II	**Capital Cost**					
A.	**Cargo Handling Activity:**					
(a)	**Civil costs**					
(i)	Approach Trestle	264.98	264.98	280.8	487.95	487.95
(ii)	Walkways	1.95	1.95	1.64	2.05	2.05
(iii)	Other Cost		0.00	11.7	11.7	11.7
(iv)	Miscellaneous cost @ 5%	13.35	13.35	14.71	25.09	25.09
	Total Civil Costs (a)	**280.28**	**280.28**	**308.85**	**526.79**	**526.79**
(b)	**Equipment costs**					
(i)	**Dock Lines**					
	36" ϕ Crude Oil Line	24.30	24.30	-	-	
		(9000m*27000)	(9000m*27000)	-	-	
	24" ϕ POL Line	28.80	28.80	-	-	
		(18000m*1600 0)	(18000m*1600 0)	-	-	
	20" ϕ Edibile Oil Line	13.05	13.05	-	-	
		(9000m*14500)	(9000m*14500)	-	-	
	16" ϕ Chemical Line	22.50	22.50	-	-	
		(18000m*1250 0)	(18000m*1250 0)	-	-	
	8" ϕ Chemical Line	22.50	22.50	-	-	
		(9000m*25000)	(9000m*25000)	-	-	
	Total of Docklines	**111.15**	**111.15**	**0**	**0**	
(ii)	**Loading Arm**			47.54	47.54	
	For Crude Oil	10.00				
		(2 nos *5 Cr)				
	For POL	27.00				
		(6 nos* 4.5 Cr)				47.54
	For Edible Oil	0.63				
	For Chemical Line	2.00				
	Total of Loading Arms	**39.63**	**39.63**	**47.54**	**47.54**	**47.54**
(iii).	**Evacuation Facilties**					
	Water, Air, Nitrogen, bunkering lines	0.77	0.77	-	-	
	Tank Automation	3.96	3.96	-	-	
		(44 Nos*900000)	(44 Nos*900000)	-	-	

	Control and Monitoring System	5.00	5.00	-	-	
	TLF system composite work of piping, pumping station, electrical & terminal Automation works	-	-	-	-	
	For POL	5.78	5.78	-	-	
		(17 Each bay*34 lakhs)	(17 Each bay*34 lakhs)	-	-	
	For Edible Oil	0.68	0.68	-	-	
		(2 Each bay * 34 lakhs)	(2 Each bay * 34 lakhs)	-	-	
	For Chemicals	2.38	2.38	-	-	
		7 Each bay*34 lakhs)	7 Each bay*34 lakhs)	-	-	
	Total of Evacuation Facilties	**18.57**	**18.57**	**0**	**0**	
(iv)	**Fire-Fighting for Jetty**	4.5	4.5	11.70	11.70	11.70
(v)	**Electrical Works**	-	-	35.10	35.10	35.10
(vi)	**Miscellaneous Cost @ 5%**	8.69	8.69	4.72	4.72	4.72
	Total of Equipment Cost (b)	**182.54**	**182.54**	**99.05**	**99.05**	**99.05**
	Total capital cost for the cargo handling activity (a+b)	**462.82**	**462.82**	**407.92**	**625.85**	**625.85**
B.	**Berthing activity:**					
	Service Platform	10.49	10.49	10.07	10.07	10.07
	Breasting Dolphins	18.88	18.22	24.18	24.18	24.18
	Mooring Dolphins	35.22	35.28	19.26	19.26	19.26
	Quick Release Hooks	2.76	2.76			
	Frenders	0.48	0.48			
	Dredging	3.51	3.51	220.11	4.42	4.42
	Other Costs	2.26	2.26			
	Miscellaneous cost @ 5%	3.62	3.62	13.68	2.90	2.90
	Total capital costs for the berthing activity	**77.72**	**76.10**	**287.30**	**60.83**	**60.83**
C.	**Storage activity:**					
(a)	**Civil cost**	75.61	75.61	-	-	
(b)	**Mechanical Cost**	143.35	143.35	-	-	
	Total capital costs for Storage activity (c).	**218.96**	**218.96**	-	-	
D	**Total capital cost of the project (A + B + C)**	**757.88**	**757.88**	**695.21**	**686.68**	**686.68**
III.	**Operating Cost.**					
A.	**Cargo handling activity:**					
	(a). Power cost	4.45	4.45	19.72	20.27	2.87
		(Land Area-36.5 ha*240000*` 14.5 per unit) Water Area -		Water Area - 5000m*12 m (Trestle) + 6705 sqm	Water Area - 5000m*12 m (Trestle) + 6705 sqm	((((Water Area - 6319m*12m(Trestle)+6705 Sqm(Berth)))*(10^-4 hectare/sq.m* (240000 units per hectare @

		7200m*15m (Trestle) + 400m*50m (Jetties)) * (10^-4 hectare/sq.m) * (240000 units per hectare) * (` 4.5 per unit)		berth) * (10^-4 hectare/sq. m) * (240000 units per hectare) * (` 4.5 per unit)	berth) * (10^-4 hectare/sq. m) * (240000 units per hectare) * (` 4.5 per unit)	Rs.14.5 per unit))
	(b). Repair & Maintenance					
	- Civil works (1% on civil costs)	2.80	2.80	3.09	5.27	5.27
	- Equipment cost (2% on Equipment costs)	3.65	3.65	1.98	1.98	1.98
	(c). Insurance (1% on Gross fixed assets)	4.63	4.63	4.08	6.26	6.26
	(d). Depreciation					
	- Civil works (3.34% on civil costs)	9.36	9.36	10.32	17.59	17.59
	- Equipment cost (10% on Equipment costs excl. pipeline cost)	7.14	7.14	9.91	9.91	9.91
	- Pipelines cost / Storage tank Cost	4.45	4.45		0.00	0.00
	(e). License Fee	1.49	1.49	12.43	12.61	0.96
	f). Other Expenses (1% on Gross fixed assets)	4.63	4.63	4.08	6.26	6.26
	Operating Cost of Cargo handling (a)	**41.19**	**42.60**	**65.60**	**80.15**	**51.10**
B.	**Berthing activity:**					
	(a). Repairs & Maintenance Charge (1% on berth costs)	0.76	0.77	0.56	0.56	0.56
	(b). Depreciation (3.34% on berth costs)	2.54	2.56	9.60	2.03	2.03
	(c). Insurance (1% on berth costs)	0.76	0.77	2.87	0.61	0.61
	Operating cost for the berthing activity (b)	**4.06**	**4.09**	**13.03**	**3.20**	**3.20**
C.	**Storage activity:**					
(i)	**POL & Other Liquid Storage Tank Farm**					
	(a). Power cost	12.70	12.70	-	-	-
	(b). Repair & Maintenance			-	-	-
	- Civil works (1% on civil costs)	0.76	0.76	-	-	-
	- Equipment cost (2% on Equipment costs)	2.87	2.87	-	-	-
	(c). Insurance (1% on Gross fixed assets)	2.19	2.19	-	-	-
	(d). Depreciation			-	-	-
	- Civil works (3.34% on civil costs)	2.53	2.53	-	-	-
	- Equipment cost	6.65	6.65	-	-	-
	- Storage tank cost -	3.07	3.07	-	-	-

	(4% on storage tank cost)					
	(e). License Fee	0.44	8.51	-	-	-
				-	-	-
	(f). Other Expenses (1% on Gross fixed assets)	2.19	2.19	-	-	-
	Operating cost for the POL & Other Liquid Storage Tank Farm (c).	**33.39**	**41.46**	**-**	**-**	**-**
IV	**Estimated Revenue Requirement & upfront tariff**					
A.	**Cargo handling activity:**					
(i).	**Estimated Revenue Requirement**					
	(a). Total Operating Cost	41.19	42.60	65.60	80.15	51.10
	(b). Return on capital Employed @ 16%	74.05	74.05	65.26	100.14	100.14
	(c). Total Revenue requirement from liquid handling activity	**115.24**	**116.65**	**130.86**	**180.29**	**151.24**
(ii).	**Apportionment of Revenue Requirement**					
	(a). Liquid Handling Charges (95%)	109.48	110.82	124.32	171.27	143.67
	(b). Miscelleneous Charge (5%)	5.76	5.83	6.54	9.01	7.56
	(c). Total Revenue requirement from liquid handling activity	**115.24**	**116.65**	**130.86**	**180.29**	**151.24**
(iii).	**Liquid Handling charge**					
A	**Cargo handling Charge**					
	(a). Liquid Handling Charge					
	- Revenue Requirement (` in crores)	109.48	110.82	124.32	171.27	143.67
	- Capacity (Million Metric Tonnes per annum)	11.25	11.25	10.48	10.98	10.98
	- Per tonne handling rate (in `) (foreign)					
	- Crude oil	20.86	21.11	0.00	32.63	23.43
	- POL	104.28	105.56	118.42	163.15	117.15
	- Other liquid	347.62	351.88	394.74	543.83	456.19
	(b). Miscellaneous Charge					
	- Revenue Requirement (` in crores)	5.76	5.83	6.54	9.01	7.56
	- Capacity (Million Metric Tonnes per annum)	11.25	11.26	10.48	10.98	10.98
	- Miscellaneous Charge (` per tonne)	**5.12**	**5.12**	**6.25**	**8.21**	**6.88**
B.	**Storage activity:**					
(i).	**POL & Other Liquid Storage Tank Farm**					

	Estimated Revenue Requirement					
	(a). Total Operating Cost	33.39	41.46	-	-	-
	(b). Return on capital Employed @ 16%	35.03	35.03	-	-	-
	(c). Total Revenue requirement from storage activity	**68.42**	**76.49**	**-**	**-**	**-**
	Capacity of Tank Farm in KL	620590	620590	-	-	-
	No. of operating days	365	365	-	-	-
	Optimal utilisation	70%	70%	-	-	-
	Storage charge per tonne per day (in Rupees)	**4.32**	**4.82**	-	-	-
	Storage charge per tonne per month (in Rupees)	**129.46**	**144.72**	-	-	-
C.	**BERTH HIRE CHARGES**					
	(a) Operating cost	4.09	4.09	13.03	3.20	3.20
	(b) Return on capital Employed @ 16%	12.26	12.26	45.97	9.73	9.73
	(c)Total Revenue requirement from Berthing services	**16.35**	**16.35**	**59.00**	**12.94**	**12.94**
	Berth hire Charge (Rate per GRT per hour) in ` for foreign going vessels	**0.39**	**0.39**	**0.85**	**0.21**	**0.21**
	Berth hire Charge (Rate per GRT per hour) in ` for coastal vessels	**0.23**	**0.23**	**0.51**	**0.12**	**0.12**

14. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.

15. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) has envisaged development of an Additional Liquid Bulk Terminal (ALBT) at JNPT to handle liquid cargo like Crude Oil, Petroleum and Oil Lubricants (POL) and Other liquid cargo (consisting of Edible oil, chemicals, molasses, etc.), under Public Private Partnership (PPP) mode on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis.

In this connection, it may be recalled that based on a proposal earlier filed by JNPT in October 2013, this Authority had passed an Order no. TAMP/50/2013-JNPT dated 31 December 2013 fixing Reference Tariff for the ALBT to handle liquid cargo like Crude Oil, Petroleum and Oil Lubricants (POL) and other liquid cargo. This Order was notified in the Gazette of India on 3 February 2014 vide Gazette No.38.

From the submissions made by the JNPT, it is seen that though the Public Private Partnership Approval Committee (PPPAC) has given its approval, the JNPT, taking into consideration the feedback from the Cabinet Committee and the prospective bidders, has decided to restructure the project by considering a reduced level of capacity and reduced capital costs.

Subsequently, based on the inputs received from the prospective bidders during the consultation proceedings relating to the case in reference, the JNPT has excluded levy of separate storage charges from the purview of the proposal under reference. Further, the cost of laying of pipelines has also not been considered by the JNPT in the proposal. The key differences noticed in the current proposal vis-à-vis project parameters considered in the December 2013 Order of JNPT are highlighted below:

(` in crores)

PARTICULARS	December 2013 Order	Present Proposal
Land to be allotted for storage	**73 hectares**	**-NIL-**
Optimal Capacity for a 2 Berth configuration	**15.78 MMTPA**	**10.98 MMTPA**
Capital Cost		
Cargo handling activity		
- Civil Cost	282.66	526.79
- Equipment Cost	266.76	99.06
Berthing activity	75.93	60.83
Storage activity		
- Civil Costs	386.21	-NIL-
- Equipment Cost	30.43	-NIL-
TOTAL	**1041.99**	**686.68**
Tank Farm Capacity	**1.28 million KL**	**-Not Applicable-**

(ii). The JNPT in its initial proposals of March 2015 as well as April 2015 had taken into account the capital cost and operating cost pertaining to the storage related activity and had proposed separate rates for the storage of liquid cargo. However, in its revised proposal submitted in June and July 2015, the JNPT, on the ground that the prospective bidders have felt that the capital cost towards construction of large tank farm for storage of liquid cargo at the level of the optimal capacity, will be huge and that on inclusion of the said huge capital cost pertaining to construction of tank farm in the cost of the project under reference, will make the project unviable and thus, based on the need expressed by the prospective bidders to have flexibility in construction of tank farm in phases as per traffic demand, has proposed to delink the construction of storage facilities from the scope of its proposal in reference. In response to a query raised by us, the JNPT has sought to clarify that the exclusion of construction of storage facilities is in accordance with the tariff guidelines for handling liquid cargo. The clarification given by JNPT is not correct since Section 4.2 of Annex-IV (Norms for fixation of upfront tariff for services rendered at Liquid Bulk Terminal) explicitly includes civil construction cost of Storage yard and Tankages. Despite this position, the JNPT in its latest revised proposal of 24 July 2015 has neither taken into account the capital costs pertaining to the storage facilities nor has prescribed a separate levy for storage of liquid cargo. In this connection, the JNPT has drawn reference to the other existing liquid terminals at JNPT operated by Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) and Indian Oil Corporation Limited (IOCL), where tank farm is reported to be operated by individual tank farm operators including terminal operator.

In this regard, it is relevant to mention here that as per Section 48(1)(d) of the Major Port Trusts Act, 1963, this Authority is mandated to fix storage charges, among other charges, for storage services rendered by a Major Port Trust or a person authorized by the Port Trust. Further, the norms prescribed for a Liquid Bulk terminal in the Upfront Tariff Guidelines of 2008, which has been taken as base by JNPT in formulation of its proposal, stipulates that total Annual Revenue Requirement is to be apportioned between Handling Charges (95%) and Miscellaneous charges (5%). With regard to handling charges, the guidelines also stipulate that the handling charges would include storage charges for storing in tanks, apart from other charges like cargo loading or unloading charges (as the case may be), wharfage and transportation through pipelines. Even when the above statutory position has been brought to the notice of the JNPT, the JNPT has chosen to continue to delink the storage facility from the scope of its proposal in reference.

Thereafter, with regard to a clarification sought by one of the prospective bidders viz., IMC Limited, the JNPT has stated that an area of about 50 hectares of land, which is earmarked for the storage facilities, will be leased to successful bidder for construction of tank farm on lease rental basis and that the BOT Operator will be free to decide on the storage charges. In this regard, it is relevant to mention here that as stated earlier, the Major Port Trusts Act, 1963, mandates this Authority to fix storage charges, among other charges, for storage services rendered by a Major Port Trust or a person authorized by the Port Trust. Further, the tariff fixed based on the stipulation of the 2013 reference tariff guidelines for a period of 30 years is subject to only indexation. That being so, the freedom given by the JNPT on the BOT operator to decide upon the storage charges after the bidding is not seen to be in line with the stipulation contained in Section 48(1)(d) of the MPT Act, 1963, nor does it fit into the Reference Tariff Guidelines of 2013.

Nevertheless, given that the Board of Trustees of JNPT has approved delinking of levy of storage charges from the purview of tariff fixation in the proposal under reference, this Authority is constrained to purely rely upon the decision of the port to delink the levy of storage charges from the purview of tariff fixation and thus, goes ahead with fixing of handling and miscellaneous charges only. It is clarified to JNPT that the responsibility for the implication arising out of not proposing storage charges upfront will wholly rest with the JNPT.

Further, with regard to the reference to the tariff arrangement at BPCL and IOCL, it is relevant to mention here that while BPCL is a BOT operator at JNPT, the IOCL does not appear so and hence IOCL does not fall within the regulatory ambit of this Authority. Therefore, this Authority is not in a position to comment on the tariff arrangement prevailing at IOCL. However, with regard to BPCL, that it operates the Tank farm as mentioned by JNPT, Section 42(4) read with Section 48 of the MPT Act requires rates to be notified by this Authority in respect of identified services provided by persons authorized under Section 42(3) of the MPT Act. No proposal has been received from the BPCL so far seeking approval for levy of storage charges. The matter is being taken up with BPCL separately.

(iii). Clause 2.4 of the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, stipulates that if in the view of the Major port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach the Authority with a proposal to re-fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

In the case in reference, since Reference Tariff for an additional Liquid Bulk Terminal (LBT) (to handle Crude, POL and Other Liquid cargo based on development of two berths) has already been fixed at JNPT vide the Order of December 2013, and given that the JNPT envisaged to handle Crude, POL and Other Liquid cargo at the additional Liquid Bulk Terminal (LBT) comprising of 2 berths in the current proposal also, the JNPT was requested to ponder upon the need for a fresh Reference Tariff. In this regard, considering the significant change in the project cost, the port has insisted to go ahead with fixation of a fresh Reference tariff for the LBT based on the feedback of stakeholders and cabinet committee. Accordingly, the proposal of JNPT is taken up for fixing a fresh Reference tariff based on the 2013 Reference Tariff Guidelines, by generally following the norms prescribed in the 2008 upfront Guidelines for a liquid terminal.

(iv). As stated earlier, the JNPT has submitted its proposal in March 2015. Subsequently, the JNPT under cover of its letter dated 1 and 2 April 2015 has revised its proposal. Thereafter, while responding to the additional information/ clarification sought by us, the JNPT in its letter dated 13 April, 2015 has furnished the revised berth hire calculation. Further, based on the discussion during the joint hearing, the JNPT vide its letter dated 18 June, 2015 and 22 June, 2015 has submitted its revised proposal. The revision was to the extent of delinking of levy of storage charges from the purview of its proposal. Thereafter, the JNPT vide its letter dated 03 July 2015 and 04 July, 2015 has submitted its revised proposal, so as to exclude the cost of licence fee and power cost in respect of 50 hectares of storage area. Subsequently, on the last occasion, the JNPT vide its letter dated 24 July, 2015 has submitted its revised proposal, so as to rectify some typographical error in its proposal. In view of the frequent changes intimated by the JNPT in its proposal, the proposal of JNPT could not be disposed in a time bound manner, as stipulated in the Reference tariff Guidelines. The latest revised proposal of 24 July, 2015 filed by the JNPT along with the information/ clarification furnished by JNPT during the processing of the case in reference is considered in this analysis.

(v). Based on the cargo share of Crude Oil, POL and Others at 5.68%, 46.95% and 47.37% respectively (as furnished by the JNPT) and considering the handling rate in respect of the Crude Oil, POL and Others at 5000 tonnes/hour, 1000 tonnes/ hour and 300 tonnes/hour, as prescribed in the upfront tariff fixation guidelines for liquid cargo terminal and that adopted by the JNPT itself, the optimal capacity for a berth for 24 hours and 365 days at 70% utilisation worked out to 5.49 million metric tonnes per annum at one berth. Thus, the JNPT in its proposal has considered optimal capacity of the facility for 2 no. of berths at 10.98 MMTPA. Whereas, as per the Traffic forecast furnished by the JNPT, the traffic of Liquid cargo comprising of Crude Oil, POL and Other Liquids is expected to reach 6.79 MMTPA during the year 2034-35. In view of the above position, the JNPT was requested to look into the need for creating a facility with a capacity of 10.98 MMTPA at almost double the traffic projection at 6.79 MMTPA, 20 years in advance, as investment in the infrastructure facilities, both civil and equipment is an idle investment. Further, this also shows that a single berth configuration, though may not be fully

sufficient to handle the traffic of about 6.79 MMTPA envisaged during the Phase – I, a two berth configuration would result in creating capacity on a very much higher side.

In this regard, the JNPT is of the view that the capacity calculation of 10.98 MMTPA is based on the formula given in the Upfront Guidelines. However, it does not factor the time required for peripheral activities such as berthing and de-berthing of ships, obtaining customs clearance, surveys, positioning and hook up of equipment, post operation of survey (where necessary), waiting for pilots and clearance for navigation. Taking into account the above said factors, the JNPT has opined that the actual capacity of 2 berths would be only about 7.5 – 8 MMTPA. The JNPT has also stated that when planning for project development, for handling the projected cargo of 7.5 MMTPA, the Detailed Project Report (DPR) also prescribes a requirement of a minimum 2 berth configuration.
With regard to the submission made by the JNPT about the Guidelines not considering the time required for the various peripheral activities as listed above, it is to state that the optimal quay capacity calculation as prescribed in the Upfront Guidelines for any of the commodities including Liquid Bulk cargo stipulates calculation of capacity with a utilization factor of 70%. Nevertheless, based on the judgment of the JNPT to have a 2 berth configuration and given that the JNPT Board has approved a 2 berth configuration and since the DPR prescribes a requirement of a minimum 2 berth configuration and also since none of the prospective bidders have objected to a 2 berth configuration, this Authority goes ahead for approval of Reference Tariff for a 2 berth configuration.

(vi). The JNPT in its proposed has indicated the dimension of the Crude Oil pipe Line at 36' ø, POL pipe Line at 24' ø , Edible Oil pipe Line at 20' ø and 2 no of Chemical pipe Lines at 16' ø and 8' ø. With regard to a specific request to establish the linkage between pipeline dimension and handling rates of each type of liquid cargo considered in the optimal capacity calculation, the JNPT has stated that handling rates considered in optimal capacity calculation is as per guidelines 2008 and that the dimension of the pipelines will be finalized by detailed engineering stage during RFP stage. In this connection, the JNPT is advised to ensure that the pipelines deployed by the operator would be commensurate with the handling rates and optimal capacity of the project. Further, to protect the user interest, the JNPT is also advised to spell out the minimum requirement of the pipelines in the Concession Agreement. Also, to ensure that the operator does not put into use pipelines of higher dimension with a higher pumping rate resulting in a higher productivity of the liquid cargo berths, than that is considered for determining the optimal capacity of the facility, the JNPT is advised to ponder over the situation where the operator may deploy pipelines of higher dimension and incorporate a suitable provision in this regard in the Concession Agreement, if felt necessary by it.

(vii). The JNPT has proposed allotment of 500000 sq. m. (50 hectares) of land area and 82533 sq. m. (8.25 hectares) of water area for the proposed facility. As brought out earlier, the area of 500000 sq.m. of land area is earmarked for the storage facilities and to be leased to successful bidder for construction of tank farm on lease rental basis. Since the JNPT has chosen to delink the levy of storage charges from the current proposal in reference, this Authority is not inclined to delve deep into the utilization, sufficiency or insufficiency of the area envisaged to be earmarked for the storage facilities. Incidentally, the JNPT has not factored in the lease rental and electricity charges for the 50 hectares of land in the operating cost calculation.

(viii). Optimal capacity:

(a). By considering the percentage share of the liquid cargoes viz., Crude oil, POL and Other liquids at 5.68%, 46.95% and 47.37% respectively and the handling rate of above mentioned Liquid cargo at 120000 tonnes/day, 24000 tonnes/day and 7200 tonnes/day respectively and at 70% utilization, the JNPT has determined the optimal capacity for a two berth configuration at 10.98 Million Metric Tonnes Per Annum (MMTPA).

(b). The percentage share of the liquid cargoes viz., Crude oil, POL and Other liquids at 5.68%, 46.95% and 47.37% respectively is reported to be based on the recent traffic position.

Based on the submission of one of the prospective bidders i.e. M/s. IMC Limited (IMCL) that capacity envisaged for the terminal is skewed towards POL handling, the JNPT has reduced the share of POL from the earlier share ranging from 64% to 79% in proposals submitted in various dates to about 47% in the latest proposal. Another prospective bidder, M/s. Adani Ports and Special Economic Zone Limited (APSEZL) is of the view that the allocation of capacity to Crude Oil should be reduced. The submission made by APSEZL is not seen to be

backed up with workings. The judgment of the port in considering the cargo share in respect of each of the type of liquid cargo envisaged to be handled at the facility, is relied upon.

(c). The handling rate for Crude oil, POL and Other Liquids considered by the JNPT at 120000 tonnes/day, 24000 tonnes/day and 7200 tonnes/day respectively is seen to be in line with the handling rates prescribed for the said cargo items in the Upfront tariff fixation Guidelines, 2008. APSEZL has stated that the handling rate of 5000 tonnes per hour considered in respect of Crude oil is not possible to achieve in case of Liquid berths. However, the APSEZL has not suggested any alternate handling rate supported with basis. Since the handling rate for Crude oil, POL and Other Liquids considered by the JNPT is in line with the handling rates prescribed for the said cargo items in the Upfront Guidelines, 2008, the same are considered in the analysis.

(d). Considering the cargo share and the handling rate of each of the cargo as discussed above, the optimal capacity of the proposed ALBT facility for a two berth configuration works out to 10.98 Million Metric Tonnes Per Annum at 70% utilization of the facility envisaged to be created.

During the proceedings relating to the case in reference, one of the prospective bidders viz., APSEZL has stated that since capacity will have a bearing on various aspects viz., size of pipelines, length of the jetty, handling of cargo and evacuation of cargo, the capacity should consider, least among all the above aspects. In this regard, it is to state that it may be reasonable to assume that the handling norms stipulated in the Upfront tariff guidelines of 2008 pertaining to Liquid Bulk Terminal, which has been considered as the base by JNPT in formulating its proposal in reference, would have taken into account the factors mentioned by APSEZL. As far as the size of pipelines and configuration of the jetty are concerned, the matter has already been discussed elaborately in an earlier paragraph.

Another prospective bidder viz., Vopak India Private Limited (VIPL) is of the view that since the traffic will grow in phases over the years, the optimal berth capacity does not represent the realisable traffic; and therefore, the VIPL has stated that the tariff estimation should be based on the projected incremental traffic and not on the optimal berth capacity. With regard to the submission of VIPL, it is relevant to mention here that the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate considering optimal capacity of a facility as a base to arrive at the tariff for the facility. When the stress is on fixing of an upfront tariff based on certain norms before the start of a project, the question of taking into account the traffic envisaged to be handled at the facility in future does not arise.

Considering the handling rate for Crude oil, POL and Other Liquids as prescribed in the 2008 Upfront Guidelines and taking into account the share of each cargo, the optimal capacity at 10.98 Million Metric Tonnes Per Annum, as proposed by the port, is considered in the analysis.

(ix). Capital Cost:

(a). The DPR forming part of the proposal as furnished by the JNPT indicates the total project cost at ` 1127.52 crores. The JNPT in its proposal is, however, seen to have considered capital cost to the tune of about ` 686.68 crores only. The major reduction is seen to be on account of exclusion of the capital cost relating to the storage activity in its proposal. Further, the cost of some of the civil works and mechanical works is seen to have been reduced by JNPT. The judgment of the port in considering a reduced level of capital cost as compared to the DPR, is relied upon in the analysis.

(b). Handling activity:

The capital cost for the handling activity as estimated by the JNPT is `625.85 crores of which `526.79 crores is estimated towards civil capital costs and the balance `99.06 crores is estimated for equipment capital costs.

(i). Civil works:

(a). The estimated civil costs relating to handling of liquid cargo to the tune of `526.79 crores pertains to Approach Trestle, Walkways, Other Costs (Building, Control room, Substation, Security, Watch tower, TLF structure etc.) and Miscellaneous cost @ 5%. The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for the liquid cargo terminal and require the port to estimate the civil cost. The nature of the civil works proposed to be undertaken at the facility generally adheres to normative list of civil works stipulated in the guidelines for the liquid cargo terminal. The exclusion of civil construction cost towards storage yard and Tankages appears to arise on account of the decision of JNPT to exclude the storage activity from the proposal.

(b). The JNPT has stated that the rate for each item of civil work is as per the Feasibility Report of 2013. Given that the unit rates considered in the capital cost estimation in DPR might have undergone a significant change during the intervening period, the JNPT was given an opportunity to update its capital cost so as to reflect the unit rates prevailing as of the year in reference. In this regard, the JNPT has opined that though the estimates pertain to the year 2013, the same is mostly in line with the prevailing market rates of 2015. In view of this position, the capital cost estimates as furnished by the port are relied upon.

(c). Under the civil capital cost, the JNPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated civil cost. Similarly, the JNPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated equipment cost. It is relevant to mention here that the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment. The JNPT instead, has separately considered the miscellaneous cost under the respective category of Capital cost.

(ii). Equipment costs:

(a). The cost of equipment comprises of cost of Loading/Unloading Arms, Fire Fighting System for Jetty, Electrical works and Miscellaneous cost @ 5%. The nature of the equipment proposed to be deployed at the facility generally adheres to normative list of equipment stipulated in the guidelines for the liquid cargo terminal.

(b). The JNPT has not furnished documentary evidence in support of the cost of equipment. It has only mentioned that the cost of the equipment is as per the Feasibility Report of 2013 and that the same is in line with the prevailing market rates of 2015. The equipment cost for each item of equipment as furnished by the JNPT is considered.

(c). For the reasons stated earlier, the estimation of Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated equipment cost is considered in the analysis.

(c). Berthing activity:

(i). The JNPT has estimated the capital costs relating to berthing activity to the tune of `60.83 crores. This estimated cost pertains to Service platform, Breasting dolphins, Mooring dolphins, Dredging and Miscellaneous cost @ 5%.

(ii). The JNPT has stated that the rate for each item of civil work under the berthing activity is as per the Feasibility Report of 2013. For the reasons given earlier, the amount as estimated by the port is relied upon.

(iii). With regard to dredging cost estimated at `4.42 crores, the cost is reported to be towards berth pocket dredging only. The rate for dredging is reported to be based on the rate of capital dredging recently carried out by JNPT, which is relied upon.

(iv). The JNPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated capital cost relating to berthing activity. Though the Upfront tariff fixation guidelines of 2008 stipulate estimation of Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil cost incase of handling activity, the guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in many cases relating to fixation of the upfront tariff for various projects at various major port trusts, the miscellaneous capital cost at 5% has been considered to meet contingencies under the Berthing Service. Keeping in view the position considered in the various cases, the miscellaneous capital cost under the berthing activity at 5% of the capital cost of berth is taken into account, as proposed by the port.

(d). During the proceedings relating to the case in reference, the APSEZL has made a general mention that the capital cost considered by the JNPT towards various assets is grossly inadequate. It has, however, not suggested any alternative capital cost with basis to be considered in the case in reference. The capital cost as estimated by the JNPT is relied upon as discussed in the earlier paragraphs.

(x). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(xi). Operating cost:

(a). Cargo Handling activity:

(i). Power cost:
Power cost has been estimated by the port for illumination of 8.25 hectares of water front area at 2,40,000 units per hectare per annum at the rate of `14.5 per unit.

The consumption of 2,40,000 units per hectare per annum for illumination is as per the norms prescribed in the upfront guidelines. Inspite of a specific request, the JNPT has not furnished documentary evidence in support of the rate of ` 14.50 per unit. The port has stated that the unit cost of ` 14.50 is per the latest tariff bill of MSEDCL. Relying on the reply furnished by the JNPT, the unit cost of power as estimated by the port at ` 14.50 is considered in this analysis.

(ii). Repairs and maintenance cost has been estimated by the JNPT at 1% of the civil assets and 2% of the equipment costs. This is seen to be in line with the norms prescribed in the guidelines and hence accepted.

(iii). Insurance cost and other expenses each has been estimated by JNPT at 1% of the gross fixed assets. This is also seen to be in line with the norms prescribed in the guidelines and hence accepted.

(iv). Depreciation has been computed by JNPT @ 3.34% on civil cost and 10 % on equipment cost. The rate of depreciation on civil cost and equipment cost is seen to be in line with the rates of depreciation adopted in the December 2013 Order of JNPT, wherein the JNPT had confirmed that the said rates of depreciation is as per the depreciation prescribed in the Companies Act, 2013.

(v). Licence Fee:

The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Licence fee has been estimated by the port for 82533 sq.m of water front

area, by considering 50% of the rate of `19.42 per sq. mtr per month. The rate of ` 19.42 per sq. mtr per month is reported to have been adopted based on the rates as considered in the upfront tariff fixation of the 4th container Terminal in JNPT in February 2009 as base.

In this connection, it is noteworthy that the revision of Estate rentals at JNPT is overdue. In spite of requests made to JNPT in various occasions, the JNPT has not filed proposal for revision of its Estate rentals based on the stipulation contained in the Land Policy Guidelines. The lease rental as estimated by the JNPT is relied upon in the analysis.

(b). Berthing activity:

The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost. In addition to maintenance cost, the JNPT has considered insurance and depreciation while estimating the operating cost of berthing service.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost @ 1% and depreciation cost @ 3.34% are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

(xii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the JNPT for the ALBT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I (a).**

(a). Cargo handling activity:

(i). The annual revenue requirement for the liquid cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed works out to ` 151.24 crores as estimated by port.

(ii). The JNPT has apportioned 95% of the total revenue requirement towards handling charges and 5% towards miscellaneous charge, as stipulated in the upfront guidelines for liquid bulk terminal.

(iii). Based on foreign to coastal cargo ratio for the past 2-3 years, the JNPT has considered the ratio of foreign cargo at 64% and that of Costal cargo at 36%, for all the three types of cargo envisaged to be handled at LBT. This position is relied upon in the analysis.

(iv). As per coastal concessional policy of the Government, POL including crude oil is not entitled for concessional tariff. Accordingly, the JNPT has not proposed any coastal rates for Crude oil and POL and has proposed concessional rates for coastal cargo of only in respect of Other Liquids in line with the Government policy.

(v). Considering the estimated annual revenue requirement pertaining to the cargo handling activity, the per tonne handling rate in respect of each of the cargo is determined by JNPT based on the handling rate of each cargo and their individual composition of foreign/ coastal cargo to meet the estimated revenue requirement. However, since the Liquid cargo like Crude Oil and POL would not enjoy any coastal concession (based on the Government policy), the question of factoring the coastal concession to arrive at the per tonne rate in respect of Crude oil and POL does not arise. Therefore, coastal concession is factored only in the calculation of per tonne rate in respect of Other Liquids. Such an approach was accepted by this

Authority while fixing the Reference tariff for ALBT earlier in December 2013. A working in this regard is attached as **Annex-I (b).**

(vi). Some of the prospective bidders viz., VIPL and APSEZL have expressed the inadequacy of the per tonne handling rates of Crude and POL and Other Liquids. According to VIPL and APSEZL, the per tonne handling rates of Crude and POL is very much on the lower side. However, with regard to Other Liquids, while VIPL has appreciated the JNPT proposal for setting up the higher tariff cap for "Other Liquids" as this provides greater flexibility to the terminal operator, the APSEL is of the view that the rates are very much on the higher side and that the said higher levy would drive away cargo from the proposed facility.

In this connection, it is relevant to mention here that per tonne rates have been arrived, by taking into account the capital costs and the operating costs in respect of the project at the level as estimated by the JNPT. Furtehr, the approach adopted to derive the per tonne rates is in line with the approach adopted in other Reference tariff cases of other Major Port Trusts

(vii). Considering 5% of the total revenue requirement related to handling activity and the total optimal capacity, the miscellaneous levy works out to `6.88 per tonne. The miscellaneous levy is seen to cover services like pigging, compressor charges, vaporizer charges and such related charges.

(b). Berthing activity:

Based on the analysis explained earlier, the revenue requirement from berthing service works out to `12.93 crores, as estimated by the port.

Considering the tonnage for each of the cargo proposed to be handled at ALBT and taking into account the ship day output of 120000 tonnes per day incase of Crude oil vessels, 24000 tonnes per day for POL vessels and 7200 tonnes per day incase of Other Liquids, the JNPT has arrived at the number of berth days. Thereafter, by considering the factor of 24 hours per day, the JNPT has arrived at the number of berth hours for each of the cargo type. Thereafter, the JNPT has considered unberthing time at 6 hours per vessel. This time slot is reported to be towards peripheral activities, including berthing and de-berthing of ships, obtaining customs clearance, surveys, positioning and hook up of equipment, post operation of survey (wherever necessary), waiting for pilots and clearance for navigation. In other words, in addition to the time required for a vessel to complete its cargo operations, the vessel will continue to stay on an average for 6 more hours towards the above mentioned activities. In view of the above, the time of 6 hours per vessel has also been factored by JNPT in the calculation of berth hire to arrive at the total GRT hours.

In this regard, it is relevant to mention here that factoring of additional time over and above the time required for cargo operations have been considered in some of the upfront tariff cases at Kolkata Port Trust (KOPT) and Cochin Port Trust (COPT). However in these cases, the period relating to unberthing has been captured in the optimal capacity calculation as well as in the berth hire calculation.

In the case of JNPT, the reasons cited by JNPT for a vessel to wait for some more time after completing its cargo operations appear to be common in nature and not unique to JNPT alone. Further in the case of JNPT, the JNPT has factored the additional time in the calculation of berth hire only and not in the capacity calculation. Thus, when the optimal capacity of a facility is calculated based on the utilisation for 6132 hours (i.e. 24hours x 365 days x 70%), thus question of calculating berth hire for a period of 8242 hours by JNPT cannot be taken into account due to mismatch in the working hours. In view of the above position, the additional time of 6 hours towards unberthing time considered by JNPT is not factored in the calculation of berth hire charges.

Considering the average GRT of the vessels and the operating hours at 12264 (6132 hours per berth x 2 berths) and the ratio of foreign and coastal vessels at 64:36, the berth hire charges

works out to 0.35 per GRT per hour in respect of foreign going vessels and ` 0.21 per GRT per hour incase of Coastal vessels.

In this connection, it is relevant to mention here that the capital cost and operating costs under the berthing activity have all been considered with reference to two berths. Therefore, the berth hire derived as above is applicable for two berths. Incase of occupation of only one berth by a vessel, the rate relevant for one berth should only be applied. Thus, incase of occupation of only one berth by a vessel, the upfront berth hire rate of ` 0.14 per GRT per hour or part thereof on foreign vessels and ` 0.085 per GRT per hour or part thereof on coastal vessels will be applicable. A suitable note in this regard is prescribed in the Reference tariff Schedule under the Berth hire charges. Such an approach has been adopted while fixing the upfront tariff for development of West Quay-North berth (WQ-7 and WQ-8) in the inner harbour of Visakhapatnam Port Trust for handling dry bulk cargo, fixation of Reference tariff in respect of two projects at MBPT viz., Offshore Multipurpose Cargo Berth and Harbour Wall Berth as well as in the earlier Order passed in December 2013 for the ALBT.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the JNPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

(xiii) In the proposed reference tariff schedule, the JNPT has proposed definitions for common terms like foreign vessel, free period, port, TAMP and tonne. These definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the other upfront tariff cases and Scale of Rates of other major ports and private terminals.

(xiv) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) undercover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November, 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November, 2014 has, interalia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

'*"Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.***'**

Therefore, the definition of Coastal Vessel as proposed by the JNPT is modified with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

(xv) The JNPT has proposed some general conditionalities like conditionalities governing levy of interest on delayed payments/ refunds, rounding off bills, non-levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal operator, conditionalities prescribing criteria for categorization of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel, conditionalities prescribing 60% concessional tariff, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Upfront tariff schedule of various major port trusts.

(xvi) In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like the period of berth hire to be calculated from the time vessel occupies the berth, Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc, and no berth hire to be levied for the period when the vessel idles at the berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator, are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule.

(xvii) The JNPT has proposed a provision under the Schedule of Cargo handling charges to state that the handling charges prescribed shall include the cargo loading or unloading charges (as the case may be), transportation through pipelines, wharfage, etc. The note also states that it would include unloading of the cargo from vessels and transfer of the same up to the point of storage and loading on to trucks/

tankers in respect of import cargo and unloading of the cargo from the trucks/ tankers at the storage tank farm in respect of export cargo, transfer of the cargo to the loading point, loading onto the vessels, which is approved.

(xviii) Under the Miscellaneous charge schedule, a note has been prescribed stating that miscellaneous charge is towards rendering services like pigging, compressor charges, vaporizer charges and such related charges, which is approved.

(xix) In response to the clarification sought by one of the prospective bidders IMC Limited whether the BOT Operator, based on the customer demand, can levy separate charges for specific special facilities for certain liquid cargoes such as heating, refrigeration, inert gas blanketing, the JNPT is seen to have clarified to the IMC Limited that BOT operator can levy extra charges for rendering special services for handling specific liquid cargo with due approval of this Authority. According to JNPT, it is not possible to visualise all the services that is required at a later date and therefore, it has stated that such services is provided after seeking approval of this Authority. In this connection, it is relevant to mention here that the 2013 guidelines stipulates fixation of a tariff upfront before initiating the bidding process. Thereafter, it provides for a year on year increase in the said tariff by applying the applicable indexation factor. The 2013 Guidelines do not provide for fixation of a new tariff for a new service/ facility in a post bid scenario. On being pointed out to clarify whether such an arrangement fits into the provision of Reference tariff fixation guidelines of 2013 requiring fixation of Reference Tariff upfront, the JNPT has subsequently clarified to IMCL that apart from miscellaneous charges for specific services specified therein, no other separate charges can be levied for certain liquid cargo such as heating, refrigeration, inert gas blanketing etc.

This Authority does not have any objection to the levy of the said charges, provided the JNPT seeks approval of this Authority at this stage itself, rather than advising the bidders to approach this Authority at a later date, after the bidding process is completed.

(xx) As per clause 2.8 of the upfront tariff Guidelines of 2008, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2015, as confirmed by the JNPT, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as on 1 January 2015.

(xxi). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The JNPT has proposed the Performance Standards in respect of Crude, POL products (White and Black) and Other Liquids. The cargo items for which Performance Standards are proposed are not seen to match with the cargo items for which tariff has been proposed in the Reference tariff schedule. In the fixation of reference tariff till now, the cargo items for which Performance Standards are proposed generally match with the cargo items for which tariff has been proposed in the Reference tariff schedule. It is noteworthy that in the tariff order dated 31 December 2013 in respect of the same project, such differential Performance Standards for white and black POL products were not approved which is well within the knowledge of JNPT. Even now and inspite of a specific request, the JNPT has not justified prescription of differential Performance Standards in respect of White and Black POL products. In the absence of justification, the Performance Standards is prescribed in respect of Crude, POL products and Other Liquids only.

The JNPT has proposed the Performance Standards by prescribing the indicative norms at 5000 tonnes per hour in case of Crude, 1000 tonnes per hour for White POL products, 700 tonnes per hour for Black POL products and 250 tonnes per hour in respect of Other Liquids. For the reasons mentioned above, the Performance Standards is prescribed in respect of Crude, POL products and Other Liquids only.

Since the indicative performance standard in respect of Other Liquids was seen to be on a lower side when compared to the output of one berth at 300 tonnes per hour, the JNPT was requested to review

the performance standard. In this regard, the JNPT has stated that the performance standard is as per Model Concession Agreement, while handling rates are as per TAMP guidelines.

While approving the proposal of Cochin Port Trust for fixation of Reference tariff for Coal Handling Terminal and the proposal of Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of Reference Tariff for multipurpose off shore cargo terminal, it had come to the notice of this Authority that the Performance Standards proposed by the concerned Major Port Trusts in these two cases are significantly lower.

Clause 2.5 of the 2013 revised tariff guidelines stipulates that the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP would be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. As per the said guidelines, on the achievement of the Performance Standards at the level incorporated in the Concession Agreement, the operator is eligible to seek upward revision upto 15% over the indexed reference tariff. Thus, achievement of Performance Standards to claim tariff hike is the fulcrum of the 2013 guidelines. The Performance Standard notified by this Authority based on the proposal of the Major Port Trusts shall have a significant impact on the tariff to be levied by the Operator during the entire period of Concession Agreement. In view of this provision of performance linked tariff envisaged in the 2013 guidelines, it is appropriate that the Major Port Trust carry out due diligence and take sufficient care while proposing Performance Standards at a reasonable level instead of solely adopting the indicative norms appended at Appendix-15 – Performance Standards to the Model Concession Agreement issued by the Ministry of Shipping. As suggested in the Appendix-15, the norms are only indicative relating to gross berth day output for major cargo items and other parameters as well. Even if the Performance Standards proposed by port trust are lower than the handling rate considered in the calculation of optimal quay capacity, then as per the 2013 guidelines, the BOT operator will have the option of seeking tariff revision upto 15% over the indexed Reference Tariff on achieving the lower Performance Standards prescribed in the Concession Agreement without achieving any improvement in the performance. This perhaps may not serve the intended purpose for which the revised guidelines of 2013 are issued by the MOS linking achievement of performance to tariff hike.

In view of the above position, the MOS has already been requested to advise all the Major Port Trusts to propose reasonable and achievable Performance Standards which should not be lower than the output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation of the PPP project.

Accordingly, in the present case of JNPT also, Performance Standards are prescribed based on output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation. Thus, the Performance Standards are prescribed at 5000 tonnes per hour per berth in respect of Crude, 1000 tonnes per hour per berth in respect of POL and 300 tonnes per hour per berth in respect of Other Liquids.

Recognizing that clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standards, the Performance Standards as slightly modified by us along with the conditionalities proposed by the JNPT, are notified along with the Reference Tariff Schedule.

16.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

16.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex-II** and the Performance Standards for the ALBT at JNPT as modified by us is attached as **Annex-III**.

16.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the modified Reference Tariff Schedule for the ALBT at JNPT and notifies it alongwith the modified Performance Standards.

16.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by the Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the JNPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

17.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

17.2. The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

17.3. On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

17.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

17.5. After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

17.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

17.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

17.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

17.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to TAMP which will host it on its website.

17.10. The PPP operator shall furnish to TAMP quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

17.11. TAMP shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, TAMP shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[Advt-III/4/Exty./143/2015(254)]

ANNEX - I (a)

REFERENCE TARIFF CALCULATION FOR THE ADDITIONAL LIQUID BULK TERMINAL TO BE DEVELOPED AT

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST.

` in crores

Sr. No.	Particulars	Proposal of JNPT dated 24 July 2015	Estimates modified by TAMP
I	**Optimal capacity**		
(a)	Percentage Share of Liquid cargo:		
	- Crude Oil (S1)	5.68%	5.68%
	- POL (S2)	46.95%	46.95%
	- Other Liquids (S3)	47.37%	47.37%
(b)	Handling rate of Liquid cargo per day:		
	- Crude Oil (P1)	120000	120000
	- POL (P2)	24000	24000
	- Other Liquids (P3)	7200	7200
(c)	Optimal Quay Capacity for a Berth = 0.7 * ((S1*P1)+(S2*P2)+(S3*P3)) * 365	**5491881**	**5491881**
(d)	Optimal Quay Capacity for 2 Berths = 0.7 * ((S1*P1)+(S2*P2)+(S3*P3)) * 365	**10983761**	**10983761**
	Optimal Capacity in million tonnes / annum	**10.98**	**10.98**
II	**Capital Cost**		
		`	**in crores**
A.	**Cargo Handling Activity:**		
(a)	**Civil costs**		
	Approach Trestle	487.95	487.95
	Walkways	2.05	2.05
	Other Costs (Building, Control room, Substation, Security, Watch tower, TLF structure etc.)	11.70	11.70
	Miscellaneous cost @ 5%	25.09	25.09
	(a)	526.79	526.79
(b)	**Equipment costs**		
	Loading/ Unloading Arm	47.54	47.54
	Fire Fighting System for Jetty	11.70	11.70
	Electrical Works	35.10	35.10
	Miscellaneous cost @ 5%	4.72	4.72
	(b)	99.06	99.06
	Total capital costs for the cargo handling activity	**625.85**	**625.85**
B.	**Berthing activity:**		
	Service Platform	10.07	10.07
	Breasting Dolphins	24.18	24.18
	Mooring Dolphins	19.26	19.26
	Dredging	4.42	4.42
	Miscellaneous cost @ 5%	2.90	2.90
	Total capital costs for the berthing activity	**60.83**	**60.83**
C	**Total capital cost of the project (A + B)**	**686.68**	**686.68**
III	**Operating Cost**		
A	**Cargo handling activity:**		
	(a). Power cost	2.87	2.87
	(JNPT - 8.25 hectares water front area * 240000 units per hectare @ Rs.14.5 per unit) (TAMP - 8.25 hectares water front area * 240000 units per hectare @ Rs.14.5 per unit)		
	(b). Repair & Maintenance		
	- Civil works (1% on civil costs)	5.27	5.27
	- Equipment cost (2% on Equipment costs)	1.98	1.98
	(c). Insurance (1% on Gross fixed assets)	6.26	6.26
	(d). Depreciation		
	- Civil works (3.34% on civil costs)	17.59	17.59
	- Equipment cost	9.91	9.91
	(JNPT - 10% on Equipment costs)		

	(TAMP - 10% on Equipment costs)		
	(e). License Fee		
	(JNPT - For Water front - 82533 sq.mtrs. * Rs.19.42 per sq.m * 12 months * 0.5) (TAMP - For Water front - 82533 sq.mtrs. * Rs.19.42 per sq.m * 12 months * 0.5)	0.96	0.96
	(f). Other Expenses (1% on Gross fixed assets)	6.26	6.26
	Operating Cost for cargo handling activity	**51.10**	**51.10**
B.	**Berthing activity:**		
	(a). Repairs & Maintenance Charge (1% on berth costs)	0.56	0.56
	(b). Depreciation (3.34% on berth costs)	2.03	2.03
	(c). Insurance (1% on berth costs)	0.61	0.61
	Operating cost for the berthing activity	**3.20**	**3.20**
		`	**in crores**
IV	**Estimated Revenue Requirement & upfront tariff**		
A.	**Cargo handling activity:**		
(i).	**Estimated Revenue Requirement**		
	(a). Total Operating Cost	51.10	51.10
	(b). Return on capital Employed @ 16%	100.14	100.14
	(c). Total Revenue requirement from liquid handling activity	**151.24**	**151.24**
(ii).	**Apportionment of Revenue Requirement**		
	(a). Liquid Handling Charges (95%)	143.67	143.67
	(b). Miscelleneous Charge (5%)	7.56	7.56
	(c). Total Revenue requirement from liquid handling activity	**151.24**	**151.24**
(iii).	**Liquid Handling charge**		
	(a). Liquid Handling Charge		
	- Revenue Requirement (` in crores)	143.67	143.67
	- Capacity (Million Metric Tonnes per annum)	10.98	10.98
	- Per tonne handling rate (in Rs.)		
	- Crude Oil	**23.43**	**23.43**
	- POL	**117.15**	**117.15**
	- Other liquid	**456.19**	**456.19**
	(b). Miscelleneous Charge		
	- Revenue Requirement (` in crores)	7.56	7.56
	- Capacity (Million Metric Tonnes per annum)	10.98	10.98
	- Miscellenous Charge (` per tonne)	**6.88**	**6.88**
C.	**BERTH HIRE CHARGES**		
	(a) Operating cost	3.20	3.20
	(b) Return on capital Employed @ 16%	9.73	9.73
	(c)Total Revenue requirement from Berthing services	**12.93**	**12.93**
	Berth hire Charge (Rate per GRT per hour) in ` for foreign going vessels	**0.21**	**0.28**
	Berth hire Charge (Rate per GRT per hour) in ` for coastal vessels	**0.12**	**0.17**

Berth Hire Calculation:

Sr. No.	Particulars	Unit	Proposal of JNPT dated 24 July 2015				Estimates modified by TAMP			
			Crude Oil	POL	Others Liquids	Total	Crude Oil	POL	Others Liquids	Total
i	Ship day output	Tonnes/day	120000	24000	7200		120000	24000	7200	
ii.	Average GRT	Tonnes	72000	48000	36000		72000	48000	36000	

iii.	Average parcel size	Tonnes	55000	13250	7077		55000	13250	7077		
iv.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	3484191	5757449	1742914	10984554	3482976	5757948	1742837	10983761	
v.	Average no. of berth days (iv / i)	Days	29	240	242	511	29	240	242	511	
vi.	No. of berth hours {24 x (v)}	Hours	697	5757	5810	12264	697	5758	5809	12264	
vii.	Expected number of vessels (iv / iii)	Nos.	63	435	246	744	63	435	246		
viii.	Unberthing time per vessel	Hours	6	6	5		0	0	0		
ix.	unberthing hours (vii x viii)	Hours	380	2607	1231	4219	-	-	-	0	
x.	Total hours (vi + ix)	Hours	1077	8365	7041	16483	697	5,758	5,809	12264	
ix.	Total GRT hours (ii * x)	GRT hours	77539087	40150594	25347837	73251951	50154854	27638150	20914045	53567683	
x.	Revenue Requirement	Rupees				12939651				12939651	
		Working for foreign vessel 64% and coastal vessel 36%)					Working for foreign vessel 64% and coastal vessel 36%)				
		732519518 * 64% * x + 732519518 * 36% * 0.6x =				12939651	551411976 * 64% * x + 551411976 * 36% * 0.6x =				12939651
		468812491.7 x + 263707027 * 0.6x =				12939651	468810294.1 x + 263705790.4 * 0.6x =				12939651
		x = Foreign going vessel rate				**0.21**	x = Foreign going vessel rate				**0.28**
		Coastal vessel Rate = 0.6 x foreign going vessel rate				**0.12**	Coastal vessel Rate = 0.6 x foreign going vessel rate				**0.17**

Annex - I(b)

WORKINGS TO ARRIVE AT THE PER TONNE HANDLING RATES:

As per TAMP

	Capacity				Handling rates					
	Total	**Foreign**	**Coastal**		**Handling rate per day**	**Cargo working days**	**% of cargo working days**	**Revenue requirement**	**Foreign cargo rate**	**Coastal cargo rate**
Crude	3482976	2229105	1253871		120000	29	5.68%	81123361	23.29	0.00
POL	5757948	3685087	2072861		24000	240	46.95%	670553133	116.46	0.00
Others	1742837	1115416	627421		7200	242	47.37%	676551692	453.49	272.10
Total capacity	**10983761**	**7029607**	**3954154**			511		**1428228186**		

As per JNPT

	Capacity				Handling rates					
	Total	**Foreign**	**Coastal**		**Handling rate per day**	**Cargo working days**	**% of cargo working days**	**Revenue requirement**	**Foreign cargo rate**	**Coastal cargo rate**
Crude	3482976	2229105	1253871		120000	29	5.68%	81606591	23.43	0.00
POL	5757948	3685087	2072861		24000	240	46.95%	674547441	117.15	0.00
Others	1742837	1115416	627421		7200	242	47.37%	680581731	456.19	273.72
Total capacity	**10983761**	**7029607**	**3954154**			511		**1436735763**		

Annex - II

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR THE ADDITIONAL LIQUID BULK TERMINAL

Definitions:-

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

(i) **"Coastal vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority**.**

(ii) **"Foreign vessel"** means any vessel other than Coastal vessel.

(iii) **"Free Period"** shall mean the period during which cargo shall be allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.

(iv) **"Port"** shall mean Jawaharlal Nehru Port Trust.

(v) "TAMP" shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Port Trusts Act, 1963.

(vi) **"Tonne"** shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic metre.

1. GENERAL TERMS & CONDITIONS

i. Interest on delayed payments / refunds:

(a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.

(b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.

(c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

(d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

ii. All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.

iii. Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the Terminal Operator.

iv. The status of the Vessel as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is "Coastal" or "Foreign-going" for the purpose of levy of berth hire, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

v. (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

(b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to Coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.

(c) In case of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

vi. (a) The berth hire for all coastal vessel should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.

(b) The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL should not exceed 60% of the normal cargo related charges.

(c) Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transhipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.

vii. The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.

The Terminal Operator if so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

The Terminal Operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

2. Berth Hire Charges:

The berth hire charge payable by masters / owners / agents of the vessel approaching or lying alongside the berth shall be as per the rates given below:

Foreign going Vessels	` 0.28 per GRT per hour
Coastal Vessels	` 0.17 per GRT per hour

Notes:

(i). Incase of occupation of only one berth by a vessel, 50% of the respective berth hire charges as mentioned above are leviable for the foreign going vessels and coastal vessels.

(ii). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.

(iii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.

(iv). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the Terminal Operator.

3. Cargo Handling Charges:

The liquid cargo handling charges at Oil Jetty shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

(` per metric tonne)

Description / Cargo	Foreign	Coastal
Crude	23.43	23.43
POL	117.15	117.15
Others	456.19	273.72

Note:

The cargo handling charges shall include the cargo loading or unloading charges (as the case may be), transportation through pipelines, wharfage, etc.

(a). Unloading of the cargo from vessels and transfer of the same up to the point of storage and loading on to trucks/ tankers in respect of import cargo.

(b). Unloading of the cargo from the trucks/tankers at the storage tank farm in respect of export cargo, transfer of the cargo to the loading point, loading onto the vessels.

4. Miscellaneous Charges:

` 6.88 per tonne shall be charged towards pigging, compressor charges, vaporizer charges and such related charges.

5. General Note to Section 2 to 4 above.

(i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2015 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.

(ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

(iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

(iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

(v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

(vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

(vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

(viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

- - - - - -

Annex – III

ADDITIONAL LIQUID BULK TERMINAL AT JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST

PERFORMANCE STANDARDS

Gross Berth Output

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo. In case of liquid bulk cargo, the capability of the terminal (mechanization, method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity.
The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled (either loaded/ unloaded) from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal number of working days of ships in that month at that terminal. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 4 hours shall be subtracted from the total hours.

The norms for Gross Berth Output for liquid bulk cargo are as follows:

Liquid Bulk	**Indicative Norms**
Crude Oil	5000 T/H
POL Products	1000 T/H
Other Liquids	300 T/H

- - - - - -

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.